



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · segon període · número 123 · dimarts 5 d'octubre de 2021

TAULA DE CONTINGUT

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la garantia d'unes condicions de competència equitatives per un transport aeri sostenible

295-00021/13

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle a la Unió, la Decisió (UE) 2015/1814, relativa a l'establiment i el funcionament d'una reserva d'estabilitat del mercat en el marc del règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle a la Unió, i el Reglament (UE) 2015/757

295-00022/13

Text presentat

29

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE pel que fa a la contribució de l'aviació a l'objectiu de la Unió de reduir les emissions en el conjunt de l'economia i a l'aplicació adequada d'una mesura de mercat mundial

295-00023/13

Text presentat

90

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/841 pel que fa a l'àmbit d'aplicació, la simplificació de les normes de compliment, l'establiment dels objectius dels estats membres per al 2030 i el compromís amb la consecució col·lectiva de la neutralitat climàtica per al 2035 en el sector de l'ús de la terra, la silvicultura i l'agricultura, i el Reglament (UE) 2018/1999 pel que fa a la millora del seguiment, la notificació, el seguiment dels avenços i la revisió

295-00024/13

Text presentat

110

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un mecanisme d'ajust en frontera per carboni

295-00025/13

Text presentat

138

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Consell per la qual es reestructura el règim de la Unió d'imposició dels productes energètics i de l'electricitat (refosa)

295-00026/13

Text presentat

178

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a l'eficiència energètica (versió refosa)

295-00027/13

Text presentat

236

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell 295-00028/13 Text presentat	358
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE pel que fa a la notificació de compensacions respecte a una mesura de mercat mundial per a operadors d'aeronaus establerts a la Unió 295-00029/13 Text presentat	401
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'ús de combustibles renovables i combustibles hipocarbònics en el transport marítim i pel qual es modifica la Directiva 2009/16/CE 295-00030/13 Text presentat	408
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifiquen la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlament Europeu i del Consell, el Reglament (UE) 2018/1999 del Parlament Europeu i del Consell i la Directiva 98/70/CE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa a la promoció de l'energia procedent de fonts renovables i es deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consell 295-00031/13 Text presentat	442
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/631 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de diòxid de carboni dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, en consonància amb la major ambició climàtica de la Unió 295-00032/13 Text presentat	492
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell per la qual en modifica la Decisió (UE) 2015/1814 pel que fa a la quantitat de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle que s'han d'incorporar a la reserva d'estabilitat en el marc del règim de comerç de drets d'emissió de la Unió fins al 2030 295-00033/13 Text presentat	512
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/842, sobre reduccions anuals vinculants de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle per part dels estats membres entre el 2021 i el 2030 que contribueixin a l'acció pel clima, amb l'objecte de complir els compromisos contrets en el marc de l'Acord de París 295-00034/13 Text presentat	523
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un fons social per al clima 295-00035/13 Text presentat	542
Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa als mecanismes que han d'establir els estats membres a efectes de la prevenció de la utilització del sistema financer per al blanqueig de capitals o el finançament del terrorisme i per la qual es deroga la Directiva (UE) 2015/849 295-00036/13 Text presentat	578

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals presentats al Registre General del Parlament.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798

DL: B-20.066-1980

www.parlament.cat

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la garantia d'unes condicions de competència equitatives per un transport aeri sostenible

295-00021/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15259 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 561 final] [COM(2021) 561 final anexos] [2021/0205 (COD)] {SEC(2021) 561 final} {SWD(2021) 633 final} {SWD(2021) 634 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 561 final, 2021/0205 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Contar con un mercado interior de la aviación que funcione correctamente y sea competitivo es esencial para la movilidad de los ciudadanos europeos y para la economía europea en su conjunto. Se calcula que, en 2018, las industrias de la aviación y la aeronáutica dieron empleo directo a 0,4 millones de personas en la UE¹ y que,

1. Eurostat (Ifsa_egan22d).

en 2017, contribuyeron al PIB de esta en un 2,1%². La aviación es un potente motor de cohesión social y regional que impulsa el turismo, estimula los negocios y conecta a las personas. En 2018³, más de 1 200 millones de pasajeros viajaron hacia y desde más de 500 aeropuertos de Europa. El sector de la aviación de la UE contribuye a la integración europea y refuerza la posición de la UE como líder geopolítico.

La conectividad aérea es un motor esencial de la movilidad de los ciudadanos de la UE, del desarrollo de sus regiones y del crecimiento de la economía en su conjunto. Unos altos niveles de conectividad aérea dentro de la UE, así como hacia y desde ella, se garantizan mejor cuando el mercado del transporte aéreo de la UE funciona con arreglo a condiciones de competencia equitativas en las que todos los agentes del mercado pueden operar con igualdad de oportunidades. Cuando hay distorsiones del mercado, estas pueden suponer para los operadores de aeronaves o los aeropuertos una desventaja frente a los competidores, lo cual, a su vez, puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector y a una pérdida de conectividad aérea para los ciudadanos y las empresas.

En particular, es esencial garantizar unas condiciones de competencia equitativas en todo el mercado del transporte aéreo de la UE en lo que respecta al uso del combustible de aviación. De hecho, el combustible de aviación representa una proporción sustancial de los costes de los operadores de aeronaves, que puede llegar al 25% de los costes de explotación. Las variaciones en el precio del combustible de aviación pueden tener importantes repercusiones en los resultados económicos de los operadores de aeronaves. Además, las diferencias en el precio del combustible de aviación entre distintas ubicaciones geográficas, como las existentes actualmente entre aeropuertos de la UE o entre aeropuertos de la UE y de fuera de ella, pueden llevar a los operadores de aeronaves a adaptar sus estrategias de repostaje por razones económicas.

Prácticas como el «sobrerrepotaje de combustible» tienen lugar cuando un operador de aeronaves se abastece con más combustible de aviación del necesario en un aeropuerto determinado, con el fin de evitar repostar parcial o totalmente en un aeropuerto de destino en el que el combustible de aviación sea más caro. El sobrerrepotaje de combustible da lugar a un consumo de combustible superior al necesario y, por tanto, a mayores emisiones, y socava la competencia leal en el mercado del transporte aéreo de la Unión. Además de ser contrario a los esfuerzos de la Unión por descarbonizar la aviación, el sobrerrepotaje también es perjudicial para una competencia sana entre los agentes del mercado de la aviación. Con la introducción y el aumento de combustibles de aviación sostenibles (CAS) en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepotaje pueden agravarse como consecuencia del aumento de los costes del combustible de aviación. Por tanto, en lo que respecta al sobrerrepotaje de combustible, el presente Reglamento tiene por objeto restablecer y preservar unas condiciones de competencia equitativas en el sector del transporte aéreo, y evitar al mismo tiempo cualquier efecto medioambiental adverso.

En diciembre de 2020, la Comisión adoptó la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁴. Esta estrategia establece el objetivo de impulsar la utilización de combustibles de aviación sostenibles. Los combustibles de aviación sostenibles tienen potencial para contribuir de forma importante a la consecución del objetivo climático de la UE, revisado al alza, de aquí a 2030, así como del objetivo de neutralidad climática de la UE. A efectos de la presente iniciativa, se entenderá por combustibles de aviación sostenibles los combustibles líquidos que pueden sustituir directamente a los combustibles de aviación convencionales. Para reducir significativamente sus emisiones, el sector de la aviación debe reducir su actual dependencia exclusiva de

2. Fuente: Documento SWD(2017) 207 final.

3. Fuente: Eurostat; el empleo indirecto generado por el transporte aéreo puede llegar a ser tres veces superior al directo (Comisión Europea, 2015).

4. Fuente: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

los carburorreactores fósiles y acelerar su transición hacia tipos de combustibles y tecnologías innovadores y sostenibles. Si bien las tecnologías de propulsión alternativas para las aeronaves, como la propulsión por electricidad o hidrógeno, están realizando avances prometedores, su introducción para un uso comercial requerirá un esfuerzo y un tiempo de preparación considerables. Dado que el transporte aéreo tiene que abordar su huella de carbono en vuelos de todas las distancias ya de aquí a 2030, el papel de los combustibles líquidos de aviación sostenibles será esencial. Por este motivo, también hacen falta medidas para aumentar el suministro y el uso de combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la Unión.

Si bien existen varias vías certificadas para la producción de combustibles de aviación sostenibles, su uso es insignificante en la actualidad, ya que no existe suficiente producción con un coste asequible. Es necesario que exista una obligación de mezcla de combustibles dirigida específicamente al sector de la aviación, a fin de estimular al mercado para que adopte las tecnologías de combustible más innovadoras y sostenibles. Esto permitiría aumentar la capacidad de producción y reducir los costes de producción a lo largo del tiempo. Dado que los combustibles de aviación sostenibles deben representar al menos el 5% de los combustibles de aviación de aquí a 2030 y el 63% de aquí a 2050, es esencial que las tecnologías de combustibles subvencionadas en virtud del presente Reglamento tengan el máximo potencial en cuanto a innovación, descarbonización y disponibilidad. Se trata de una condición *sine qua non* para satisfacer la demanda de la aviación en el futuro y contribuir a la consecución de los objetivos de descarbonización y debe abarcar, en particular, los biocombustibles avanzados y los combustibles de aviación sintéticos. En particular, los combustibles de aviación sintéticos tienen potencial para lograr un ahorro de emisiones de un 85% o más en comparación con el combustible de aviación de origen fósil. Cuando se producen a partir de electricidad renovable y carbono capturado directamente de la atmósfera, la reducción potencial de emisiones en comparación con el combustible de aviación de origen fósil puede llegar a ser del 100%, de modo que los combustibles de aviación sintéticos son los que tienen el mayor potencial de descarbonización de todos los combustibles considerados en esta iniciativa. Su proceso de producción también es especialmente eficiente en el uso de recursos, especialmente por lo que se refiere al uso del agua, en comparación con otras vías de producción de combustibles de aviación sostenibles. Aunque los combustibles de aviación sintéticos podrían contribuir significativamente a la descarbonización del sector, es poco probable que estén presentes en el mercado en volúmenes considerables de aquí a 2030 si no se presta un apoyo político específico. De hecho, se calcula que los costes de producción de los combustibles de aviación sintéticos son entre tres y seis veces superiores al precio actual de mercado del combustible de aviación de origen fósil. Dado que se espera que los combustibles de aviación sintéticos ya desempeñen un papel importante en la descarbonización del sector de aquí a 2030 y contribuyan al menos al 28% de la combinación de combustibles de aviación de aquí a 2050, es necesario que el presente Reglamento establezca una subobligación específica que impulse su introducción en el mercado. Se prevé que esto reduzca en parte el riesgo de las inversiones en capacidad de producción de combustibles de aviación sintéticos y permita aumentar dicha capacidad de producción.

Por razones de sostenibilidad, no se deben subvencionar biocombustibles de primera generación, como los biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que presentan un potencial de aumento limitado y plantean problemas de sostenibilidad. El cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando el cultivo de biocombustibles sustituye a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y puede dar lugar a la expansión de las tierras agrícolas hacia zonas con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, lo que acarrearía más emisiones de gases de efecto invernadero. Las investigaciones han

puesto de manifiesto que la magnitud del efecto depende de una serie de factores, entre los que se encuentran el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda adicional de materias primas provocada por el uso de biocombustibles y la medida en que las tierras con elevadas reservas de carbono están protegidas en todo el mundo. Los mayores riesgos del cambio indirecto del uso de la tierra se han detectado en los biocombustibles producidos a partir de materias primas en relación con las cuales se observa una expansión importante de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra –que pueden anular parcial o totalmente la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de determinados biocombustibles– el cambio indirecto del uso de la tierra también plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en un contexto en el que puede darse una gran expansión de la producción determinada por un importante aumento de la demanda. Por consiguiente, no deben promoverse los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. Este enfoque está en consonancia con el marco político pertinente de la Unión, que, por motivos medioambientales, tiende a limitar o incluso a eliminar gradualmente el uso de biocombustibles producidos a partir de cultivos. Es el caso, en particular, de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, que limita el uso de biocombustibles producidos a partir de cultivos por sus limitados beneficios medioambientales, por su escaso potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y porque dichos biocombustibles compiten directamente con los sectores de los alimentos y los piensos para acceder a las materias primas. La exclusión de los biocombustibles producidos a partir de cultivos también debe tener como objetivo evitar el riesgo de que los biocombustibles se destinen al transporte aéreo en lugar de al transporte por carretera, ya que esto podría ralentizar la descarbonización de este último, que en la actualidad sigue siendo, con diferencia, el modo de transporte más contaminante. El sector de la aviación registra actualmente niveles insignificantes de demanda de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99% de los combustibles de aviación que se utilizan actualmente son de origen fósil. Conviene, por tanto, evitar que se cree una demanda potencialmente grande de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros mediante la promoción de su uso en virtud del presente Reglamento.

Las tecnologías más maduras desde el punto de vista industrial y que, al mismo tiempo, presentan un elevado potencial de sostenibilidad, como los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de lípidos de residuos [materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (RED II)], deben ser subvencionables para su lanzamiento en el mercado que introducidas en el mercado y permitir que se reduzcan las emisiones, incluso a corto plazo. Aunque se espera que esta medida reduzca sustancialmente las emisiones del sector del transporte en su conjunto, actualmente la gran mayoría de los biocombustibles líquidos se producen para el sector del transporte por carretera. Por tanto, cabe la posibilidad de que las materias primas destinadas a la producción de biocombustibles para el transporte por carretera pasen a destinarse al transporte aéreo, pero sería de forma limitada. De hecho, se calcula que tal posible cambio de destino de los biocombustibles producidos a partir de las materias primas del anexo IX, parte B, de la RED II sería de aproximadamente un 3,2% de aquí a 2030⁵.

Se prevé que la introducción gradual de combustibles de aviación sostenibles en el mercado del transporte aéreo dé lugar a un aumento de los costes de los combustibles de aviación para las compañías aéreas, lo cual puede hacer que los operadores de aeronaves acentúen prácticas distorsionadoras ya existentes, como el sobrerre-

5. Evaluación de impacto de una propuesta de Reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible.

postaje de combustible. Por consiguiente, la presente propuesta de Reglamento tiene por objeto encauzar el mercado de la aviación de la UE con normas estrictas para garantizar que puedan introducirse porcentajes cada vez mayores de combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la UE sin que ello afecte negativamente a la competitividad del mercado interior de la aviación de la UE.

Un factor esencial para garantizar que la obligación de suministrar combustibles de aviación sostenibles no vaya en detrimento de unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo es imponer una obligación clara y uniforme a todos los proveedores de combustible de aviación en el mercado interior de la UE. Debido a la dimensión transfronteriza y mundial inherente al transporte aéreo, se prefiere un Reglamento armonizado específico de la aviación frente a un marco que requiera transposición a escala nacional, ya que este último podría dar lugar a un mosaico de medidas nacionales con requisitos y objetivos diferentes. Para que el diseño de las políticas sea claro y eficaz, las obligaciones de los proveedores de combustible de aviación en lo que respecta a los combustibles de aviación sostenibles deben establecerse exclusivamente en el presente Reglamento, que constituye una *lex specialis* de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. El Reglamento fija porcentajes mínimos de combustible de aviación sostenible, lo que no impide que las compañías aéreas o los proveedores de combustible persigan objetivos medioambientales más ambiciosos o busquen otras ventajas económicas o financieras relacionadas con los CAS mediante el abastecimiento o suministro de porcentajes mayores de estos. A tal fin, las compañías aéreas deben poder tratar de alcanzar acuerdos adecuados con los proveedores de combustible de aviación para aumentar su consumo de combustibles de aviación sostenibles. El Reglamento no incluye la negociabilidad del uso de combustibles de aviación sostenibles (sistema de certificados negociables). Si la negociabilidad se introdujera en cualquier momento futuro, debería regirse por normas estrictas que garantizaran la integridad medioambiental del sistema.

El presente Reglamento debe ir acompañado de una intensificación de los esfuerzos de la UE y sus Estados miembros en el seno de la OACI a fin de establecer objetivos vinculantes para el uso de combustibles de aviación sostenibles en la aviación internacional, junto con una alianza estratégica de la UE destinada a reforzar la cadena de valor de la producción de combustibles de aviación sostenibles en la UE, en particular para las tecnologías más innovadoras, como los biocombustibles avanzados y los combustibles de aviación sintéticos, incluidos, en especial, mecanismos de financiación como contratos por diferencia y medidas para facilitar la certificación de tecnologías innovadoras en materia de combustibles de aviación sostenibles.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta de Reglamento es coherente con la política de transporte aéreo de la UE, en particular con las normas pertinentes que conforman el marco del mercado interior de la aviación de la UE. Persigue los mismos objetivos que el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, a saber, garantizar que las compañías aéreas que operan en la UE puedan competir en igualdad de oportunidades. El Reglamento propuesto también está en consonancia con el Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativo a la defensa de la competencia en el transporte aéreo, cuyo objetivo es garantizar que todas las compañías aéreas que operan con origen y destino en la UE puedan beneficiarse de unas condiciones de competencia equitativas.

La presente propuesta de Reglamento es coherente con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de

la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), y en particular con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas. El Reglamento propuesto exige que la AESA reciba y tramite informes de compañías aéreas, en particular sobre su abastecimiento de combustibles de aviación. La obligación de abastecimiento de combustible de aviación establecida en virtud del Reglamento propuesto debe ser coherente con las normas sobre seguridad del combustible de aviación establecidas en virtud del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

El Reglamento propuesto es coherente con la Directiva sobre fuentes de energía renovables⁶ (RED II), ya que se espera que dé lugar a un mayor uso de las energías renovables en el transporte aéreo. El Reglamento propuesto se basa en componentes de las normas de la RED II, en particular su marco de sostenibilidad. La RED II es un marco intersectorial que fija objetivos para sectores generales y que ha sido insuficiente para impulsar la utilización de combustibles de aviación sostenibles, debido a las especificidades del sector de la aviación, en particular la fuerte presión competitiva del sector en materia de costes a escala de la UE y mundial, así como el mercado interior de la aviación de la UE, altamente integrado y competitivo, y su dimensión mundial. El Reglamento propuesto establece requisitos plenamente armonizados para garantizar condiciones de competencia equitativas entre las compañías aéreas y evitar desventajas competitivas entre los aeropuertos de la UE.

El Reglamento propuesto es coherente con el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDEU)⁷, que es aplicable a la aviación. Se espera que interactúe sin problemas con el RCDEU, que contiene un incentivo para que los operadores de aeronaves utilicen combustibles de aviación sostenibles, consistente en que las compañías aéreas no están obligadas a entregar derechos de emisión cuando notifiquen el uso de CAS. Se espera que el efecto del RCDEU se refuerce en el contexto de su inminente revisión. El Reglamento propuesto se basa en el RCDEU al hacer una referencia cruzada a los procesos necesarios para la verificación de los informes de las compañías aéreas (artículos 14 y 15 del RCDEU).

El Reglamento propuesto es coherente con la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, pero se prevé que tendrá una interacción limitada con ella. La Directiva crea un marco común de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en la UE. Dado que los combustibles de aviación sostenibles son mutuamente intercambiables con carburorreactores convencionales, hay poca necesidad de infraestructuras adicionales en los aeropuertos, si bien es importante garantizar que la infraestructura de que se disponga sea adecuada para su finalidad.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Los objetivos de la propuesta de Reglamento también están en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo, a saber, lograr una reducción del 55% de las emisiones a escala de la UE de aquí a 2030 y alcanzar una economía neutra en carbono de aquí a 2050. Su objetivo es garantizar condiciones de competencia equitativas entre los agentes del mercado único de la aviación y encauzar el sector con normas estrictas que garanticen su competitividad, al mismo tiempo que introduce porcentajes cada vez mayores de combustibles de aviación sostenibles. Todo ello está en consonancia con los objetivos políticos de la UE de lograr una rápida recuperación de los sectores más afectados por la crisis de la Covid-19, así como un mercado único de la UE sólido y que propicie altos niveles de crecimiento y empleo. Por último, el Reglamento propuesto está en consonancia con los objetivos de efectuar

6. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

7. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión.

la transición de la energía fósil a las fuentes de energía renovables y de mejorar la seguridad energética de la UE reduciendo nuestra dependencia de productos energéticos procedentes de terceros países.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El Reglamento propuesto tiene como objetivo garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre los agentes del mercado único de la aviación y encauzar el sector con normas estrictas que garanticen su competitividad y que, al mismo tiempo, aumenten su sostenibilidad. El texto jurídico incluirá disposiciones detalladas específicas de la aviación para hacer frente a la complejidad del sector.

El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea faculta a la Unión para establecer disposiciones adecuadas en el ámbito de la navegación aérea o transporte aéreo.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El transporte aéreo es una cuestión muy importante para la UE, ya que se trata de un mercado altamente integrado que opera en una dimensión de red que se extiende por toda la UE y fuera de ella. La dimensión transfronteriza es inherente al transporte aéreo, lo que hace que cualquier marco normativo fragmentado constituya un obstáculo significativo para los agentes económicos del transporte aéreo.

Es necesaria una intervención a nivel de la UE, ya que la competitividad del mercado interior de la aviación de la UE en su conjunto no puede abordarse adecuadamente a nivel nacional, y también, especialmente, para evitar un mosaico de medidas nacionales que pueda tener efectos no deseados. Si bien el objetivo del Reglamento propuesto es restablecer unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo, unos distintos niveles de obligaciones en cada Estado miembro podrían tener el efecto contrario y distorsionar aún más el mercado de la aviación, fomentando prácticas adversas por parte de los operadores de aeronaves, como el sobre repostaje de combustible.

Por último, en lo que se refiere a imponer una obligación sobre el suministro de combustibles de aviación sostenibles, se prevé que una acción a escala de la UE con normas armonizadas específicas para la aviación que se apliquen directamente a los agentes del mercado tenga mayor eficacia que medidas nacionales que establezcan requisitos y objetivos diferentes.

Proporcionalidad

Se prevé que la actuación a nivel de la UE marque un rumbo estratégico claro a los agentes del mercado, tanto del sector de la aviación como del sector de los combustibles. Un conjunto claro de normas de la UE y a escala de esta implica que las compañías aéreas puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades en toda la UE, restableciendo unas condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas y los aeropuertos. También dará al sector de los combustibles de aviación señales claras acerca del nivel de suministro de combustible y las tecnologías de combustibles en las que invertir. Un conjunto único de normas también implica menores costes de cumplimiento para los agentes del mercado.

La actuación a escala de la UE en relación con los CAS contribuiría a lograr los objetivos climáticos de la UE, que han pasado a ser más ambiciosos en virtud de la Legislación europea sobre el clima. En el Plan del Objetivo Climático para 2030 se establece que los CAS deben desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones de la aviación de aquí a 2030 y 2050 y en el cumplimiento de los objetivos climáticos de la UE. Por lo tanto, el establecimiento de normas de la UE sobre la producción y el uso de CAS permite adoptar un enfoque «a medida» para alcanzar los objetivos. Basarse únicamente en medidas nacionales que probablemente ten-

gan objetivos diferentes (en su caso) entrañaría el riesgo de que el nivel de ambición global no fuera suficiente. La presente iniciativa también puede apoyar la próxima revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables mediante el refuerzo de la proporción de energías renovables en el sector del transporte.

La acción a escala de la UE puede tener efectos positivos a nivel internacional. Dado que la intervención de la UE tendría efectos en todo el mercado de la aviación y de los CAS de la UE, se prevé que tenga mayor relevancia hacia los terceros países que las iniciativas nacionales aisladas. También es probable que se produzcan más fácilmente efectos indirectos que induzcan a terceros países a considerar la adopción de medidas similares, lo cual, a su vez, podría acelerar los trabajos en curso en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el uso de los CAS. En resumen, la acción de la UE podría impulsar nuevos avances en la producción y el consumo de CAS fuera de la UE, lo que podría contribuir a crear unas condiciones de competencia equitativas a nivel mundial, así como a reducir las emisiones del transporte aéreo a mayor escala.

Elección del instrumento

La presente iniciativa debe desarrollarse con rapidez y eficiencia, como resultado clave del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, y como componente necesario para cumplir los objetivos climáticos de la UE de aquí a 2030 y 2050, garantizando que los sectores de la aviación aceleren su propia descarbonización sin poner en peligro los beneficios bien demostrados de un mercado interior de la aviación altamente integrado. Como se ha explicado en la sección 1.4 y en el anexo 11, la mejor manera de lograrlo es regular directamente a los agentes económicos a escala de la UE mediante un Reglamento sobre el mercado interior. De hecho, unas normas comunes que se apliquen directa y uniformemente a los agentes del mercado de la aviación y del combustible en toda la UE aportarán claridad y uniformidad. Dado que el mercado único de la aviación está intrínsecamente integrado a escala de la UE, funciona mejor cuando las normas se aplican de la misma manera a todas las compañías aéreas. Imponer los mismos requisitos a todos los agentes del mercado reduce los riesgos de distorsión de la competencia y transmite un mensaje claro a los agentes del mercado de la aviación de los terceros países cuando vuelan en la UE. Un conjunto uniforme de normas en toda la UE, tal como se establece en virtud de un reglamento, permitirá transmitir al mercado un mensaje firme y claro. Dado que la transición a los CAS requiere inversiones significativas, es indispensable que el marco regulador proporcione un conjunto único, sólido y duradero de normas a todos los inversores a escala de la UE. En particular, es fundamental evitar la creación de un mosaico de medidas diferentes a nivel nacional, como sería el caso si se aplicaran en virtud de una directiva intersectorial. Si bien esto puede funcionar con modos de transporte como el transporte por carretera o el ferrocarril, no puede tener éxito para modos de transporte que sean tan transfronterizos y mundiales como es la aviación. El mercado de la mayoría de las compañías aéreas es a escala de la UE o incluso mundial. Un mosaico de transposiciones nacionales podría reducir la eficacia de la política y poner en peligro la descarbonización efectiva del transporte aéreo. También podría dar lugar a comportamientos económicos en las industrias de la aviación y los combustibles que varíen de un Estado miembro a otro, lo cual podría entrañar prácticas de evitación de costes (por ejemplo mediante el sobrerrepostaje de combustible) que socavarían el funcionamiento del mercado único. La presente iniciativa tendrá un impacto importante en los agentes del transporte aéreo y en el mercado interior de la aviación en su conjunto. Es esencial que las obligaciones impuestas a todas las compañías aéreas se apliquen de manera uniforme a todas ellas, tal y como puede garantizarse mediante un reglamento. Es igual de importante para la eficacia de esta iniciativa que la obligación relativa al suministro de combustible se aplique y se haga cumplir

de manera uniforme. La existencia de distintas obligaciones relativas al suministro de combustible en distintas zonas de la UE (por ejemplo, objetivos diferentes o normas de sostenibilidad diferentes, etc.) traerían consigo diferencias de trato entre compañías aéreas y podrían provocar distorsiones de la competencia entre aeropuertos de la UE o poner a los agentes de la aviación de la UE en situación de desventaja con respecto a los competidores de terceros países. La presente iniciativa debe plasmarse en un reglamento independiente a fin de tener en cuenta las especificidades y complejidades del mercado único de la aviación.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Se trata de una nueva iniciativa. Por lo tanto, no se ha realizado ninguna evaluación *ex post* ni ningún control de adecuación.

Consultas con las partes interesadas

La presente propuesta de Reglamento es el resultado de una amplia consulta que tuvo lugar a lo largo de 2020. La Comisión llevó a cabo una consulta pública en marzo y abril de 2020 sobre la evaluación inicial de impacto. Se recibieron un total de 121 observaciones de autoridades públicas, las industrias aeronáutica y de los combustibles, organizaciones sin ánimo de lucro, profesores universitarios y ciudadanos. En general, dichas observaciones eran favorables a la adopción de medidas reguladoras a escala de la UE para impulsar la utilización de combustibles de aviación sostenibles. La Comisión organizó dos mesas redondas (en marzo y noviembre de 2020), cada una de ellas con sesiones dedicadas a debates con las partes interesadas y los Estados miembros, así como sesiones dedicadas únicamente a debates con los Estados miembros. Las mesas redondas permitieron obtener opiniones directas e intercambiar puntos de vista con los participantes sobre la necesidad de adoptar medidas reguladoras a escala de la UE en relación con los combustibles de aviación sostenibles. La primera mesa redonda permitió obtener información valiosa sobre la definición de los problemas, mientras que la segunda se centró en las opciones de política, lo que hizo posible que los participantes dieran su opinión sobre la opción preferida y propusieran ajustes en el diseño de las opciones propuestas. Entre agosto y octubre de 2020 se llevó a cabo una consulta pública abierta de doce semanas. Se recogieron en total 156 respuestas de autoridades públicas, las industrias de la aeronáutica y de los combustibles, organizaciones no gubernamentales, profesores universitarios y ciudadanos. En general, dichas respuestas eran favorables a la adopción de medidas reglamentarias a escala de la UE para impulsar la utilización de CAS en forma de obligación de mezcla de tales combustibles. Se recopiló información valiosa sobre las preferencias de los encuestados acerca de los diseños específicos de esta medida. Por último, en el transcurso del estudio complementario realizado por un contratista externo, se llevó a cabo una consulta específica para obtener información específica y detallada sobre el funcionamiento del mercado de la aviación, el estado del mercado de los combustibles de aviación, la producción de combustibles de aviación sostenibles y las diversas políticas existentes o futuras favorables al uso de dichos combustibles. Esta consulta se centró en los agentes de la industria aeronáutica, la industria de los combustibles de aviación, los Estados miembros, las organizaciones sin ánimo de lucro y las organizaciones internacionales de aviación.

A lo largo de esta amplia estrategia de consulta, la gran mayoría de partes interesadas de las industrias de la aviación (compañías aéreas, aeropuertos y fabricantes de aeronaves) y de los combustibles, Estados miembros y ONG se mostraron favorables a establecer la obligatoriedad de los CAS como mecanismo político eficaz para impulsar su producción y su utilización y para descarbonizar con éxito el sector de

la aviación. Las partes interesadas se mostraron bastante divididas en cuanto al diseño específico de la opción, pero la mayoría de proveedores de combustible, Estados miembros, ONG y aeropuertos, así como parte de las compañías aéreas apoyan una obligación con respecto al suministro de CAS, que tenga flexibilidad en la distribución de combustible y que abarque a los carburorreactores que se suministren para todos los vuelos que salgan de los aeropuertos de la UE. Al mismo tiempo, la mayoría de las partes interesadas consideraron necesario adoptar medidas para evitar la fuga de carbono y las distorsiones en el mercado interior de la aviación. La mayoría de las partes interesadas (compañías aéreas, aeropuertos, industria de los combustibles, ONG y Estados miembros) también se muestran favorables a establecer incentivos específicos en apoyo de los combustibles renovables de origen no biológico. Todas estas medidas se incluyeron en la opción de política preferida.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Un contratista externo realizó un estudio a fin de complementar la evaluación de impacto que respalda la presente propuesta. Dicho estudio comenzó en julio de 2020 y concluyó a principios de 2021. El estudio proporcionó información valiosa a los servicios de la Comisión, principalmente para diseñar las opciones de política, evaluar sus repercusiones medioambientales, económicas y sociales y recabar las opiniones de las partes interesadas directamente afectadas.

Evaluación de impacto

Las opciones de política propuestas se estructuraron en torno a una disposición reglamentaria consistente en una obligación respecto a los CAS. Esta disposición permite restablecer condiciones de competencia equitativas en el sector del transporte aéreo por lo que se refiere a al abastecimiento de combustible de aviación y mantener tales condiciones, al mismo tiempo que aumenta el uso de CAS en la aviación. Las opciones de política ofrecían distintas formas de diseñar la obligación. Un primer conjunto de opciones incluía la obligación de que los proveedores de combustible distribuyeran CAS en todos los aeropuertos de la UE. Un segundo conjunto de opciones incluía la obligación de que las compañías aéreas utilizaran CAS cuando volaran desde aeropuertos de la UE (una de las subopciones abarcaba todos los vuelos y la otra solo los vuelos dentro de la UE). Por último, un tercer conjunto de opciones incluía las obligaciones de que los proveedores de combustible distribuyeran CAS con cierta flexibilidad al principio y de que las compañías aéreas utilizaran carburorreactores antes de salir de aeropuertos de la UE. Los objetivos se diseñaron en términos de volumen de CAS en el caso de algunas opciones y en términos de reducción de la intensidad de CO₂ de los carburorreactores en el caso de otras. Todas las opciones incluían incentivos para apoyar los combustibles renovables de origen no biológico. La opción preferida era imponer, a los proveedores de combustible, una obligación de mezcla de combustibles de aviación sostenibles y, a las compañías aéreas, una obligación relativa al abastecimiento de carburorreactores, con una subobligación de combustibles renovables de origen no biológico. Se prefirió esta opción ya que permite garantizar condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo al mismo tiempo que aumenta considerablemente la producción y la utilización de combustibles de aviación sostenibles.

Las opciones de política preferidas permiten mantener la competitividad de la industria del transporte aéreo y dan lugar a una reducción significativa, de principio a fin, de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación, de aproximadamente un 60-61% de aquí a 2050, en comparación con la hipótesis de referencia. Las emisiones de contaminantes atmosféricos disminuyen en aproximadamente un 9% de aquí a 2050 con respecto a la hipótesis de referencia. En conjunto, los costes medioambientales de la aviación (en cuanto a emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos) se reducen en aproximadamente 87 000 u 88 000 millones de euros en comparación con la hipótesis de referencia, expresados en valores actuales para el período

2021-2050. La capacidad de producción de CAS aumenta en 25,5-25,6 millones de toneladas adicionales de aquí a 2050. La aparición de CAS en el mercado reduce de forma importante la dependencia que tiene la aviación de los carburorreactores fósiles, cuyo consumo se reduce en un 65% de aquí a 2050 en comparación con la hipótesis de referencia. La seguridad energética de la UE mejora, ya que disminuyen las importaciones de energía fósil procedentes de terceros países, y las materias primas y la electricidad renovable para la producción de CAS proceden de la UE (los CAS producidos en la UE representan el 92% de su uso total en 2050). Con arreglo a las opciones de política preferidas, las tecnologías de CAS con el máximo potencial de descarbonización aparecen en el mercado en cantidades significativas antes que en caso de que no haya ninguna medida política. Los precios de los CAS disminuyen en comparación con las estimaciones actuales, lo que contribuye a reducir la diferencia de precios con los carburorreactores fósiles a lo largo del tiempo. Las opciones de política preferidas conducen a una creación neta de empleo en la UE consistente en alrededor de 202 100 puestos de trabajo adicionales en comparación con la hipótesis de referencia. Por último, la reducción de la contaminación atmosférica tiene efectos positivos en la salud pública (los costes externos derivados de la contaminación atmosférica disminuyen en aproximadamente 1 500 millones de euros durante el período comprendido entre 2021 y 2050 en comparación con la hipótesis de referencia).

En conjunto las opciones de política C1 y C2 dan lugar a un aumento de los costes de 20 300 millones de euros (C1) y de 14 600 millones de euros (C2) en comparación con la hipótesis de referencia durante el período 2021-2050. Estos costes se deben en gran medida a un aumento del coste de los carburorreactores en relación con la hipótesis de referencia, a saber, 103 500 millones de euros (C1) y 88 200 millones de euros (C2), expresados en valores actuales para el período 2021-2050. El aumento de los costes del combustible se refleja en las tarifas aéreas, que se estima que aumentarán en torno a un 8,1-8,2% de aquí a 2050. El aumento de las tarifas aéreas da lugar a una ligera reducción de la actividad total del transporte aéreo de pasajeros en relación con la hipótesis de referencia, a pesar de que seguirá aumentando un 77% de aquí a 2050 con respecto a 2015. Esto genera al transporte aéreo unos costes de capital y de explotación inferiores a los de la hipótesis de referencia, a saber, 84 000 millones de euros (C1) y 74 500 millones de euros (C2). Los costes adicionales de logística ascienden a 190 millones de euros (C1 y C2). Las compañías aéreas también incurren en un aumento de los costes de notificación de 340 millones de euros (C1 y C2) en relación con la hipótesis de referencia, expresados en valores actuales para el período 2021-2050. En cuanto a los productores de CAS, se calcula que sus necesidades de inversión durante el período 2021-2050 ascienden a aproximadamente 10 400 o 10 500 millones de euros. De hecho, deben construirse en la UE entre 104 y 106 plantas adicionales de CAS de aquí a 2050 para cubrir la capacidad de producción necesaria.

Adecuación regulatoria y simplificación

El Reglamento propuesto evita imponer una carga indebida a los operadores económicos, al reducir los costes de cumplimiento. En particular, en sus cinco primeros años de aplicación, ofrece cierta flexibilidad en la manera en que los proveedores de combustible de aviación pueden cumplir la obligación relativa al suministro de combustibles de aviación sostenibles. Se espera que esto reduzca los costes logísticos y evite un aumento de los costes de los combustibles de aviación sostenibles. Dado que el combustible de aviación representa una proporción considerable de los costes de explotación de los operadores de aeronaves, se espera que esto tenga un impacto positivo en su competitividad.

Derechos fundamentales

La presente propuesta no tiene repercusiones en los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

Las repercusiones presupuestarias están relacionadas principalmente con la revisión de los informes y la evaluación del cumplimiento de los operadores económicos sujetos a las obligaciones, así como con la presentación a la Comisión de informes anuales por parte de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). Tales repercusiones se evalúan detalladamente en la ficha financiera legislativa. Las opciones de desarrollo de tecnologías de la información y de contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

El Reglamento propuesto incluye sistemas de seguimiento, notificación y verificación que permiten garantizar su correcta aplicación. En particular, los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible deberán presentar informes anuales. Dichos informes serán verificados por organismos independientes y se llevará a cabo una evaluación del cumplimiento por parte de los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible, a fin de determinar si han cumplido sus obligaciones respectivas. Además, cada año la AESA presentará a la Comisión un informe que aborde principalmente el cumplimiento por los operadores económicos y la situación de la aviación y de los mercados de combustibles de aviación sostenibles. Por último, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, como mínimo cada cinco años a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, sobre la evolución del mercado de los combustibles de aviación y su impacto en el mercado interior de la aviación de la Unión, incluso en relación con la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a otras fuentes de energía, y sobre la posible necesidad de ajustar las características específicas del Reglamento propuesto.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

En el artículo 1 de la propuesta se describe el objeto del Reglamento propuesto, el cual establece normas armonizadas destinadas a mantener unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la aviación de la Unión, aumentando al mismo tiempo la utilización de combustibles de aviación sostenibles por los operadores de aeronaves y la distribución de combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la Unión. En el artículo 2 se define el ámbito de aplicación del Reglamento. En el artículo 3 figuran varias definiciones de importancia para el Reglamento. En el artículo 4 se establece la obligación de que los proveedores de combustible de aviación garanticen que todo el combustible de aviación puesto a disposición de los operadores de aeronaves en los aeropuertos de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, con un porcentaje mínimo de combustible sintético. En el artículo 5 se establece la obligación de que los operadores de aeronaves garanticen que la cantidad anual de combustible de aviación de que se abastezcan en un determinado aeropuerto de la Unión represente, como mínimo, el 90% del combustible de aviación requerido anualmente. En el artículo 6 se define la obligación de que los aeropuertos de la Unión proporcionen la infraestructura necesaria para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de combustibles de aviación sostenibles. En el artículo 7 se especifican las obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves. En el artículo 8 se establecen normas sobre declaración del uso de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases de efecto invernadero. En el artículo 9 se especifican las obligaciones de notificación para los proveedores de combustible de aviación. En el artículo 10

se definen las normas sobre las autoridades competentes que deben designar los Estados miembros para garantizar el cumplimiento de este Reglamento. En el artículo 11 se establecen normas sobre multas administrativas. En el artículo 12 se establece la obligación de que la AESA publique un informe técnico anual sobre la base de los informes anuales presentados por los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible. En el artículo 13 se establece un período transitorio de cinco años en el que los proveedores de combustible de aviación podrán suministrar el porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible como una media de todo el combustible de aviación que suministren en todos los aeropuertos de la Unión durante dicho período de notificación. En el artículo 14 se define la obligación de que la Comisión informe, al menos cada cinco años, al Parlamento Europeo y al Consejo sobre varios aspectos de la aplicación de este Reglamento. En el artículo 15 se fija la fecha de entrada en vigor del Reglamento. En el anexo I se definen los porcentajes mínimos de combustible de aviación sostenible, con los porcentajes mínimos de combustible sintético, del combustible de aviación que deba suministrarse, mientras que en el anexo II figura una plantilla para la obligación de notificación de los operadores de aeronaves.

2021/0205 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) En las últimas décadas, el transporte aéreo ha desempeñado un papel crucial en la economía de la Unión y en la vida cotidiana de sus ciudadanos, como uno de los sectores con mejores resultados y mayor dinamismo de la economía de la Unión. Ha sido un importante motor para el crecimiento económico, el empleo, el comercio y el turismo, así como para la conectividad y la movilidad, tanto para las empresas como para los ciudadanos, en particular en el mercado interior de la aviación de la Unión. El crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma significativa a mejorar la conectividad en el seno de la Unión y con terceros países, y ha sido un importante motor para la economía de la Unión.

(2) Desde 2020, el transporte aéreo ha sido uno de los sectores más duramente afectados por la crisis de la Covid-19. Vislumbrando ya el final de la pandemia, se espera que el tráfico aéreo se reanude gradualmente en los próximos años y se recupere hasta los niveles anteriores a la crisis. Al mismo tiempo, las emisiones del sector llevan aumentando desde 1990 y la tendencia al alza de las emisiones podría volver a producirse a medida que superamos la pandemia. Por consiguiente, es necesario prepararse para el futuro y realizar los ajustes necesarios para garantizar un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente y contribuya a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, con unos elevados niveles de conectividad, seguridad y protección.

8. DO C de , p. .

9. DO C de , p. .

(3) El funcionamiento del sector del transporte aéreo de la Unión está determinado por su carácter transfronterizo en toda la Unión y por su dimensión mundial. El mercado interior de la aviación es uno de los sectores más integrados de la Unión y se rige por normas uniformes sobre el acceso a los mercados y las condiciones de explotación. La política exterior de transporte aéreo se rige por normas establecidas a nivel mundial en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como por acuerdos multilaterales o bilaterales globales entre la Unión o sus Estados miembros y terceros países.

(4) El mercado del transporte aéreo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de toda la Unión, para la que es indispensable que las condiciones de competencia sean equitativas. La estabilidad y la prosperidad del mercado del transporte aéreo y de sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado, en el que los operadores de aeronaves, los aeropuertos y los demás agentes de la aviación puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones en el mercado, estas pueden poner a los operadores de aeronaves o aeropuertos en desventaja con respecto a los competidores internos o externos, lo cual, a su vez, puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte aéreo y a una pérdida de conectividad aérea para los ciudadanos y las empresas.

(5) En particular, es esencial garantizar unas condiciones de competencia equitativas en todo el mercado del transporte aéreo de la Unión en lo que respecta al combustible de aviación, que representa una proporción importante de los costes de los operadores de aeronaves. Las variaciones en los precios del combustible pueden afectar de forma importante a los resultados económicos de los operadores de aeronaves e incidir negativamente en la competencia en el mercado. Cuando existen diferencias en los precios del combustible de aviación entre aeropuertos de la Unión o entre aeropuertos de la Unión y de fuera de ella, tales diferencias pueden hacer que, por motivos económicos, los operadores de aeronaves adapten sus estrategias de repostaje. El sobrerrepotaje de combustible aumenta el consumo de combustible de las aeronaves y genera emisiones innecesarias de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, dicho sobrerrepotaje por parte de los operadores de aeronaves socava los esfuerzos que realiza la Unión para proteger el medio ambiente. Algunos operadores de aeronaves pueden utilizar los precios favorables del combustible de aviación que tienen en su base como ventaja competitiva con respecto a otras compañías aéreas que operan en rutas similares, lo cual puede ser perjudicial tanto para la competitividad del sector como para la conectividad aérea. El presente Reglamento debe establecer medidas para evitar tales prácticas a fin de evitar daños medioambientales innecesarios y restablecer y preservar unas condiciones de competencia leal en el mercado del transporte aéreo.

(6) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente. El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige que se introduzcan medidas destinadas a reducir las emisiones de carbono de las aeronaves que vuelan desde aeropuertos de la Unión. Dichas medidas deben contribuir al logro de los objetivos climáticos de la Unión de aquí a 2030 y 2050.

(7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁰, que fue adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, establece una línea de actuación para que el sistema de transporte de la UE logre su transformación ecológica y digital y sea más resiliente. La descarbonización del sector del transporte aéreo es un proceso necesario y complicado, especialmente a corto plazo. Los avan-

10. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final], de 9.12.2020.

ces tecnológicos realizados en los programas europeos y nacionales de investigación e innovación en el sector de la aviación han contribuido a reducir notablemente las emisiones en las últimas décadas. Sin embargo, el crecimiento del tráfico aéreo a escala mundial ha sido superior a las reducciones de emisiones del sector. Si bien se espera que las nuevas tecnologías ayuden a reducir en las próximas décadas la dependencia de la energía fósil que tiene la aviación de corta distancia, los combustibles de aviación sostenibles ofrecen la única solución para una descarbonización importante de los vuelos de cualquier distancia, incluso a corto plazo. No obstante, en la actualidad este potencial apenas se aprovecha.

(8) Los combustibles de aviación sostenibles son combustibles líquidos de sustitución directa del combustible convencional y plenamente miscibles con él, y que son compatibles con los motores de aeronaves existentes. Se han certificado a nivel mundial varias vías de producción de combustibles de aviación sostenibles para su uso en la aviación civil o militar. Los combustibles de aviación sostenibles están preparados tecnológicamente para desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones del transporte aéreo incluso a muy corto plazo. Se espera que, a medio y largo plazo, representen una parte importante de la combinación de combustibles de la aviación. Además, con el apoyo de unas normas internacionales adecuadas en materia de combustibles, los combustibles de aviación sostenibles podrían contribuir a reducir el contenido de sustancias aromáticas del combustible final utilizado por un operador, contribuyendo así a reducir otras emisiones distintas del CO₂. Se espera que otras alternativas para la propulsión de aeronaves, como la electricidad o el hidrógeno líquido, contribuyan progresivamente a la descarbonización del transporte aéreo, empezando por los vuelos de corta distancia.

(9) La introducción gradual de combustibles de aviación sostenibles en el mercado del transporte aéreo supondrá un coste adicional para las compañías aéreas, ya que estas tecnologías de combustible son actualmente más caras que el combustible convencional. Se prevé que esto agrave los problemas ya existentes en cuanto a condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al combustible de aviación, y que provoque nuevas distorsiones entre los operadores de aeronaves y los aeropuertos. Mediante la definición de disposiciones armonizadas en toda la Unión, el presente Reglamento debe adoptar medidas para evitar que la introducción de combustibles de aviación sostenibles afecte negativamente a la competitividad del sector de la aviación.

(10) A nivel mundial los combustibles de aviación sostenibles están regulados por la OACI. En particular, la OACI establece disposiciones detalladas sobre la sostenibilidad, la trazabilidad y la contabilidad de los combustibles de aviación sostenibles que se utilicen en los vuelos contemplados en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Aunque en el CORSIA se establecen incentivos y los combustibles de aviación sostenibles se consideran un pilar integral del trabajo sobre la viabilidad de un objetivo ideal a largo plazo para la aviación internacional, actualmente no existe ningún régimen obligatorio para el uso de combustibles de aviación sostenibles en los vuelos internacionales. Los acuerdos multilaterales o bilaterales exhaustivos de transporte aéreo entre la UE o sus Estados miembros y terceros países suelen incluir disposiciones sobre protección del medio ambiente. Sin embargo, por el momento, tales disposiciones no imponen a las partes contratantes ningún requisito vinculante sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles.

(11) A escala de la UE, las normas generales sobre energías renovables para el sector del transporte se establecen en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹. En el pasado, estos marcos normativos horizontales intersectoriales no se han mostrado eficaces para llevar a cabo, en el transporte aéreo, la

11. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

transición de combustibles fósiles a combustibles de aviación sostenibles. La Directiva (UE) 2018/2001 y su predecesora establecen objetivos generales para todos los modos de transporte a los que deben suministrarse combustibles renovables. Dado que la aviación es un mercado de combustible pequeño, para el que los combustibles renovables son más costosos de producir que para otros modos de transporte, dichos marcos reguladores deben completarse con medidas específicas para la aviación destinadas a impulsar eficazmente la implantación de combustibles de aviación sostenibles. Además, las transposiciones nacionales de la Directiva (UE) 2018/2001 corren el riesgo de crear una gran fragmentación en el mercado del transporte aéreo, en el que unas normas nacionales sobre combustibles de aviación sostenibles establecerían objetivos muy diferentes. Cabría esperar que esto dificultara aún más la consecución de condiciones de competencia equitativas en el transporte aéreo.

(12) Por consiguiente, deben establecerse normas uniformes para el mercado interior de la aviación, a fin de completar la Directiva (UE) 2018/2001 y hacer que cumpla sus objetivos generales, abordando las necesidades y disposiciones específicas derivadas del mercado interior de la aviación de la UE. En particular, el presente Reglamento tiene por objeto evitar la fragmentación del mercado de la aviación e impedir las posibles distorsiones de la competencia entre los agentes económicos o las prácticas desleales de evitación de costes en lo que respecta al repostaje de los operadores de aeronaves.

(13) El presente Reglamento tiene por objeto, en primer lugar, establecer un marco que restablezca y mantenga condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al uso de combustibles de aviación. Dicho marco debe evitar que haya en la Unión disposiciones divergentes que agraven las prácticas de repostaje que distorsionan la competencia entre operadores de aeronaves o que ponen a algunos aeropuertos en desventaja competitiva respecto a otros. En segundo lugar, tiene por objeto encauzar el mercado de la aviación de la UE con normas estrictas para garantizar que puedan introducirse porcentajes cada vez mayores de combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la UE sin que ello afecte negativamente a la competitividad del mercado interior de la aviación de la UE.

(14) Es esencial establecer normas armonizadas en todo el mercado interior de la UE, que se apliquen directa y uniformemente a los agentes del mercado de la aviación, por una parte, y a los agentes del mercado de los combustibles de aviación, por otra. El marco general establecido por la Directiva (UE) 2018/2001 debe complementarse con una *lex specialis* aplicable al transporte aéreo. Debe incluir objetivos graduales de incremento en el suministro de combustibles de aviación sostenibles. Estos objetivos deben definirse cuidadosamente, teniendo en cuenta los objetivos de un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente, la necesidad de descarbonizar el sector de la aviación y la situación actual de la industria de combustibles de aviación sostenibles.

(15) El presente Reglamento debe ser de aplicación para las aeronaves utilizadas en la aviación civil que efectúen vuelos de transporte aéreo comercial. No debe ser de aplicación para otras aeronaves, como las militares y las dedicadas a operaciones con fines humanitarios, de búsqueda, rescate, socorro en caso de catástrofe o médicos, ni a operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. De hecho, los vuelos operados en tales circunstancias son de carácter excepcional y, como tales, no siempre pueden planificarse del mismo modo que los vuelos regulares. Dada la naturaleza de sus operaciones, puede que no siempre estén en condiciones de cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento, ya que pueden representar una carga innecesaria. Con el fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en todo el mercado único de la aviación de la UE, el presente Reglamento debe cubrir la mayor proporción posible del tráfico aéreo comercial gestionado desde aeropuertos situados en el territorio de la UE. Al mismo tiempo, para

salvaguardar la conectividad aérea en beneficio de los ciudadanos, las empresas y las regiones de la UE, es importante evitar que se imponga una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos pequeños. Debe definirse un umbral anual de tráfico aéreo de pasajeros y de mercancías, por debajo del cual los aeropuertos no estarían cubiertos por el presente Reglamento; no obstante, el ámbito de aplicación del Reglamento debe abarcar al menos el 95% del tráfico total que salga de aeropuertos de la Unión. Por las mismas razones, debe definirse un umbral para eximir a los operadores de aeronaves que realicen un número muy bajo de salidas desde aeropuertos situados en el territorio de la UE.

(16) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles de aviación sostenibles con un elevado potencial de sostenibilidad, madurez comercial, innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Todo ello debe ayudar a crear mercados de combustibles innovadores y competitivos y a garantizar, a corto y largo plazo, un suministro suficiente de combustibles de aviación sostenibles a fin de contribuir a cumplir los objetivos de descarbonización del transporte de la Unión, reforzando al mismo tiempo los esfuerzos de esta por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente. A tal fin, deben ser elegibles los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas enumeradas en las partes A y B del anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, así como los combustibles de aviación sintéticos. En particular, los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 son esenciales, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte aéreo incluso a corto plazo.

(17) Por razones de sostenibilidad, no deben ser elegibles los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. En particular, el cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando el cultivo de biocombustibles sustituye a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y puede dar lugar a la expansión de las tierras agrícolas hacia zonas con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, lo que acarrearía más emisiones de gases de efecto invernadero y una pérdida de biodiversidad. Las investigaciones han puesto de manifiesto que la magnitud del efecto depende de una serie de factores, entre los que se encuentran el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda adicional de materias primas provocada por el uso de biocombustibles y la medida en que las tierras con elevadas reservas de carbono están protegidas en todo el mundo. Los mayores riesgos del cambio indirecto del uso de la tierra se han detectado en los biocombustibles, combustibles producidos a partir de materias primas en relación con las cuales se observa una expansión importante de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Por consiguiente, no deben promoverse los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. Este enfoque está en consonancia con la política de la Unión, en particular con la Directiva (UE) 2018/2001, que limita, estableciendo un tope, el uso de dichos biocombustibles en el transporte por carretera y ferrocarril, teniendo en cuenta sus menores beneficios medioambientales, su menor rendimiento en términos de potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y cuestiones de sostenibilidad más amplias. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra –que pueden anular parcial o totalmente la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de determinados biocombustibles– el cambio indirecto del uso de la tierra también plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en el contexto de una expansión potencialmente importante de la producción impulsada por un aumento significativo de la demanda. El sector de la aviación registra actualmente niveles insignificantes de demanda de biocombustibles producidos a partir

de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99% de los combustibles de aviación que se utilizan actualmente son de origen fósil. Procede, por tanto, evitar que se cree una demanda potencialmente grande de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros mediante la promoción de su uso en virtud del presente Reglamento. Disponer que los biocombustibles obtenidos a partir de cultivos no sean elegibles en virtud del presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del transporte por carretera que, de lo contrario, podría producirse al hacer que biocombustibles obtenidos a partir de cultivos para el transporte por carretera pasaran a destinarse al sector de la aviación. Es esencial reducir al mínimo tal cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector de transporte más contaminante.

(18) Es necesario contar con un marco de sostenibilidad único, claro y sólido para ofrecer seguridad a los agentes del sector de la aviación y de los combustibles sobre la subvencionabilidad de los combustibles de aviación sostenibles en virtud del presente Reglamento. Para garantizar la coherencia con otras políticas conexas de la UE, la elegibilidad de los combustibles de aviación sostenibles debe determinarse con arreglo al cumplimiento de los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001¹².

(19) El presente Reglamento debe tener el objetivo de garantizar que los operadores de aeronaves puedan competir sobre la base de la igualdad de oportunidades por lo que se refiere al acceso a los combustibles de aviación sostenibles. Para evitar distorsiones en el mercado de los servicios aéreos, todos los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de combustibles de aviación sostenibles. Si bien el mercado es libre de suministrar y utilizar mayores cantidades de combustible sostenible, el presente Reglamento debe garantizar que los porcentajes mínimos obligatorios de combustibles de aviación sostenibles sean los mismos en todos los aeropuertos contemplados. Asimismo, el Reglamento reemplaza cualquier requisito establecido directa o indirectamente a nivel nacional o regional que exija a los operadores de aeronaves o a los proveedores de combustible de aviación utilizar o suministrar combustibles de aviación sostenibles con objetivos distintos de los prescritos en virtud del presente Reglamento. Con el fin de crear un marco jurídico claro y predecible y, de este modo, fomentar el desarrollo del mercado y la implantación de los combustibles que sean más sostenibles e innovadores y tengan potencial de crecimiento para satisfacer las necesidades futuras de tecnologías de combustible, el presente Reglamento debe fijar gradualmente, a lo largo del tiempo, porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos. Es necesario establecer una subobligación específica para los combustibles de aviación sintéticos, teniendo en cuenta el importante potencial de descarbonización de dichos combustibles y las estimaciones actuales sobre sus costes de producción. Cuando se producen a partir de electricidad renovable y carbono capturado directamente del aire, los combustibles de aviación sintéticos pueden lograr hasta un 100% de ahorro de emisiones en comparación con los combustibles de aviación convencionales. También presentan ventajas notables frente a otros tipos de combustibles de aviación sostenibles con respecto a la eficiencia en el uso de los recursos (en particular en cuanto a las necesidades de agua) del proceso de producción. Sin embargo, se estima que los costes actuales de producción de los combustibles de aviación sintéticos son entre tres y seis veces superiores al precio de mercado de los combustibles de aviación convencionales. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer una subobligación específica para esta tecnología. En futuras revisiones podría estudiarse la posibilidad de incluir en el ámbito de aplicación del presente Reglamento otros tipos de combustibles sintéticos, como combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono que logren importantes reducciones de gases de efecto invernadero, en

12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=es>

caso de que se definan tales combustibles en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

(20) Es esencial garantizar que puedan suministrarse con éxito al mercado de la aviación los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, sin que haya escasez de suministro. A tal fin, debe preverse un plazo de tiempo suficiente para que la industria de los combustibles renovables pueda desarrollar una capacidad de producción en consecuencia. El suministro de combustibles de aviación sostenibles debe ser obligatorio a partir de 2025. Del mismo modo, a fin de dar seguridad jurídica y previsibilidad al mercado e impulsar las inversiones de forma duradera para consolidar la capacidad de producción de combustibles de aviación sostenibles, los términos del presente Reglamento deben permanecer estables durante un largo período de tiempo.

(21) Con la introducción y el aumento de combustibles de aviación sostenibles (CAS) en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible pueden agravarse como consecuencia de aumentos en los costes del combustible. Las prácticas de sobrerrepostaje son insostenibles y deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos de la Unión por reducir el impacto ambiental del transporte. Serían contrarias a los objetivos de descarbonización de la aviación, ya que, el aumento del peso de las aeronaves aumentaría el consumo de combustible y las emisiones correspondientes en los vuelos. Las prácticas de sobrerrepostaje también dificultan la existencia de condiciones de competencia equitativas en la Unión, tanto entre operadores de aeronaves como entre aeropuertos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe exigir a los operadores de aeronaves que reposten antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado. La cantidad de combustible abastecida antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado debe ser proporcional a la cantidad de combustible necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto, teniendo en cuenta el necesario cumplimiento de las normas sobre seguridad del combustible. Esta disposición garantiza que las mismas condiciones para las operaciones en la Unión se apliquen por igual a los operadores de la Unión y a los operadores extranjeros, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente. Dado que el Reglamento no define un porcentaje máximo de combustibles de aviación sostenibles en todos los combustibles de aviación, las compañías aéreas y los proveedores de combustible pueden aplicar políticas medioambientales más ambiciosas, que exijan mayor utilización y suministro de combustibles de aviación sostenibles en su red general de operaciones e impidan al mismo tiempo el sobrerrepostaje de combustible.

(22) Los aeropuertos cubiertos por el presente Reglamento deben garantizar que se dispone de toda la infraestructura necesaria para el suministro, el almacenamiento y el repostaje de combustible de aviación sostenible, a fin de que esto no constituya un obstáculo para la utilización de dicho combustible. En caso necesario, la Agencia debe poder exigir a un aeropuerto de la Unión que facilite información sobre la infraestructura disponible que permite a los operadores de aeronaves distribuir y repostar sin dificultades combustibles de aviación sostenibles. El papel de la Agencia debe permitir que los aeropuertos y las compañías aéreas tengan un punto de contacto común en caso de que sea necesario realizar una aclaración técnica sobre la disponibilidad de infraestructuras de combustible.

(23) Los operadores de aeronaves deben estar obligados a informar anualmente a la Agencia sobre sus compras de combustible de aviación sostenible, así como sobre las características de dicho combustible. Debe facilitarse información sobre las características de los combustibles de aviación sostenibles comprados, entre otras cosas sobre la naturaleza y el origen de la materia prima, el proceso de conversión y las emisiones durante el ciclo de vida.

(24) También debe exigirse a los operadores de aeronaves que informen anualmente sobre su abastecimiento real de combustible de aviación, desglosado por aeropuerto de la Unión, de tal manera que demuestren que no se ha llevado a cabo un

sobrerrepostaje de combustible. Los informes deben ser comprobados por verificadores independientes y transmitidos a la Agencia para el control y la evaluación del cumplimiento. Los verificadores deben determinar la exactitud del combustible de aviación requerido anualmente que hayan notificado los operadores, mediante una herramienta aprobada por la Comisión.

(25) Debe exigirse a los proveedores de combustible de aviación que informen anualmente, en la base de datos de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001, sobre su suministro de combustibles de aviación, incluidos los sostenibles. La Agencia debe informar anualmente a la Comisión sobre el cumplimiento por parte de los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación de sus respectivas obligaciones en virtud del presente Reglamento. Esto es importante para que la Comisión pueda apreciar de forma clara el nivel de cumplimiento del Reglamento.

(26) Sin procedimientos adicionales no es posible determinar con precisión si los operadores de aeronaves han abastecido materialmente sus depósitos con los porcentajes adecuados de combustibles de aviación sostenibles en aeropuertos concretos de la Unión. Por consiguiente, los operadores de aeronaves deben estar autorizados a notificar su uso de combustibles de aviación sostenibles sobre la base de sus registros de compra. Los operadores de aeronaves deben tener derecho a recibir del proveedor de combustible de aviación la información necesaria para notificar la compra de combustible de aviación sostenible.

(27) Es esencial que los operadores de aeronaves puedan declarar el uso de combustibles de aviación sostenibles en el marco de regímenes de gases de efecto invernadero como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE o el CORSIA, dependiendo de cuál sea la ruta de sus vuelos. Sin embargo, es esencial que el presente Reglamento no dé lugar a una doble contabilización de las reducciones de emisiones. Los operadores de aeronaves solo deben poder solicitar una sola vez prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles. Debe pedirse a los proveedores de combustible que faciliten gratuitamente a los operadores de aeronaves cualquier información relativa a las propiedades del combustible de aviación sostenible que se haya vendido a dicho operador de aeronaves y que sea pertinente a efectos de notificación por el operador de aeronaves en virtud del presente Reglamento o en virtud de regímenes de gases de efecto invernadero.

(28) A fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la aviación y la adhesión a las ambiciones climáticas de la Unión, el presente Reglamento debe introducir sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias destinadas a los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves en caso de incumplimiento. El nivel de las sanciones debe ser proporcional al daño medioambiental y al socavamiento de las condiciones de competencia equitativas en el mercado interior que el incumplimiento haya ocasionado. Al imponer multas administrativas, las autoridades deben tener en cuenta la evolución del precio del combustible de aviación y del combustible de aviación sostenible en el año de notificación.

(29) Las sanciones aplicables a los proveedores que no cumplan los objetivos establecidos en el presente Reglamento deben completarse con la obligación de suministrar el año siguiente al mercado lo que haya faltado para cumplir el porcentaje.

(30) El presente Reglamento debe incluir disposiciones para la presentación de informes periódicos al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución de los mercados de la aviación y los combustibles, la eficacia de las características clave del Reglamento, como los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, el nivel de las multas administrativas o la evolución de las políticas en materia de utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel internacional. Estos elementos son fundamentales para reflejar claramente la situación del mercado de los combustibles de aviación sostenibles y deben tenerse en cuenta cuando se estudie la posibilidad de revisar el Reglamento.

(31) A fin de que los proveedores de combustible de aviación, los aeropuertos de la Unión y los operadores de aeronaves puedan realizar las inversiones tecnológicas y logísticas necesarias durante un período de tiempo razonable, debe preverse un período transitorio de cinco años. Durante esta fase, podrá utilizarse combustible de aviación que contenga mayores porcentajes de combustible de aviación sostenible para compensar un menor porcentaje de tales combustibles o una menor disponibilidad de combustibles de aviación convencionales en otros aeropuertos.

(32) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, mantener unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo de la Unión, aumentando al mismo tiempo el uso de combustibles de aviación sostenibles, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros debido al carácter transfronterizo de la aviación, sino que, debido a las características del mercado y a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento establece normas armonizadas sobre la utilización y el suministro de combustibles de aviación sostenibles.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento será de aplicación para los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación.

Artículo 3. Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones siguientes:

– «aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, en el que el tráfico de pasajeros haya sido superior a un millón de pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

– «operador de aeronaves»: persona que haya gestionado, como mínimo, 729 vuelos de transporte aéreo comercial que hayan salido de aeropuertos de la Unión en el período de notificación o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave de que se trate;

– «vuelo de transporte aéreo comercial»: vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, o vuelo de aviación de negocios;

– «combustible de aviación»: combustible fabricado para su uso directo por una aeronave;

– «combustibles de aviación sostenibles» («CAS»): combustibles de aviación de sustitución directa que son bien combustibles de aviación sintéticos, o bien biocarburantes avanzados tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, o bien biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, y que cumplan los criterios de sostenibilidad y emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7, de dicha Directiva y están certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;

– «lote»: cantidad de combustibles de aviación sostenibles que pueden identificarse con un número y pueden rastrearse;

13. Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

- «emisiones durante el ciclo de vida»: emisiones expresadas en dióxido de carbono equivalente, en las que se tienen en cuenta las emisiones equivalentes de dióxido de carbono de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo, incluso durante la combustión, calculadas de conformidad con el artículo 31 de la Directiva (UE) 2018/2001;
- «combustibles de aviación sintéticos»: combustibles, utilizados en aviación, que son combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- «combustibles de aviación convencionales»: combustibles, utilizados en aviación, que se producen a partir de fuentes fósiles no renovables de combustibles de hidrocarburo;
- «proveedor de combustible de aviación»: proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001, que suministra combustible de aviación en un aeropuerto de la Unión;
- «año de notificación»: período de un año en el que deben presentarse, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, los informes a los que se hace referencia en los artículos 7 y 9;
- «período de notificación»: período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior al año de notificación;
- «combustible de aviación requerido anualmente»: cantidad de combustible de aviación necesaria para efectuar la totalidad de los vuelos de transporte aéreo comercial gestionados por un operador de aeronaves, que salgan de un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación;
- «cantidad no repostada anualmente»: la diferencia, a lo largo de un período de notificación, entre el combustible de aviación requerido anualmente y el combustible abastecido realmente por un operador de aeronaves antes de la salida de los vuelos desde un aeropuerto de la Unión determinado;
- «cantidad total no repostada anualmente»: la suma, a lo largo de un período de notificación, de las cantidades no repostadas anualmente por un operador de aeronaves en todos los aeropuertos de la Unión;
- «régimen de gases de efecto invernadero»: régimen que concede prestaciones a los operadores de aeronaves por el uso de combustibles de aviación sostenibles.

Artículo 4. Porcentaje de combustible de aviación sostenible disponible en los aeropuertos de la Unión

Los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, con un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Sin perjuicio de la aplicación del artículo 11, apartados 3 y 4, en caso de que un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I durante un período de notificación determinado, completará, como mínimo, tal déficit en el siguiente período de notificación.

Artículo 5. Obligación de repostaje para los operadores de aeronaves

La cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado representará, como mínimo, el 90% del combustible de aviación requerido anualmente.

Artículo 6. Obligación de que los aeropuertos de la Unión proporcionen la infraestructura

Los aeropuertos de la Unión adoptarán las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el ane-

xo I, y proporcionarán la infraestructura necesaria para la entrega, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos combustibles.

En caso de que los operadores de aeronaves informen a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») de que tienen dificultades para acceder a combustibles de aviación que contengan combustible de aviación sostenible en un aeropuerto determinado de la Unión por falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas, la Agencia podrá solicitar a tal aeropuerto que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. El aeropuerto de la Unión de que se trate facilitará la información sin demora injustificada.

La Agencia evaluará la información recibida y avisará a la Comisión en caso de que de dicha información se desprenda que el aeropuerto de la Unión no cumple sus obligaciones. Los aeropuertos de la Unión adoptarán las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas en un plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor del Reglamento o en el plazo de un año a partir de que superen uno de los umbrales contemplados en el artículo 3, letra a).

Artículo 7. Obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los operadores de aeronaves comunicarán a la Agencia la siguiente información:

a) La cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas.

b) El combustible de aviación requerido anualmente, por aeropuerto de la Unión, expresado en toneladas.

c) La cantidad no repostada anualmente, por aeropuerto de la Unión. Si la cantidad no repostada anualmente es negativa o si es inferior al 10% del combustible de aviación requerido anualmente, se notificará que la cantidad no repostada anualmente es 0.

d) La cantidad total de combustible de aviación sostenible comprada a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas.

e) Por cada compra de combustible de aviación sostenible, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad comprada expresada en toneladas, la tecnología de conversión, las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida del combustible de aviación sostenible. En caso de que una compra englobe combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, el informe proporcionará esta información por cada tipo de combustible de aviación sostenible.

El informe se presentará de conformidad con la plantilla que figura en el anexo II.

El informe será comprobado por un verificador independiente de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 14 y 15 de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴ y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 de la Comisión¹⁵.

Artículo 8. Operadores de aeronaves que declaran el uso de combustibles de aviación sostenibles

Los operadores de aeronaves no solicitarán prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases de efecto invernadero. Junto con el informe al que se hace referencia en el artículo 7, los operadores de aeronaves facilitarán a la Agencia:

14. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión.

15. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, relativo a la verificación de los datos y a la acreditación de los verificadores de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 334 de 31.12.2018, p. 94).

- a) una declaración de los regímenes de gases de efecto invernadero en los que participen y en los que puede notificarse el uso de combustibles de aviación sostenibles;
- b) una declaración en la que se indique que no han notificado un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen.

A efectos de la notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves la información pertinente de forma gratuita.

Artículo 9. Obligaciones de notificación para los proveedores de combustible

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los proveedores de combustible de aviación notificarán, en la base de datos de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001, la siguiente información relativa al período de notificación:

- a) el volumen de combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión;
- b) el volumen de combustible de aviación sostenible suministrado en cada aeropuerto de la Unión, y por cada tipo de combustible de aviación sostenible, tal como se especifica en la letra c);
- c) las emisiones durante el ciclo de vida, el origen de las materias primas y el proceso de conversión de cada tipo de combustible de aviación sostenible suministrado en los aeropuertos de la Unión.

La Agencia tendrá acceso a la base de datos de la Unión y utilizará la información que figure en la base de datos de la Unión, una vez que la información haya sido verificada a nivel de Estado miembro de conformidad con el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001.

Artículo 10. Autoridad competente

- 1) Los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible. Informarán de ello a la Comisión.
- 2) La Agencia enviará los datos recibidos con arreglo a los artículos 7 y 9 a las autoridades competentes de los Estados miembros. La Agencia enviará, asimismo, a las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación para los que las autoridades sean competentes con arreglo a los apartados 3, 4 y 5.
- 3) Las autoridades competentes con respecto a un operador de aeronaves se determinarán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión¹⁶.
- 4) Las autoridades competentes con respecto a los aeropuertos de la Unión se determinarán sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva.
- 5) Las autoridades competentes con respecto a los proveedores de combustible de aviación se determinarán con arreglo a su Estado miembro de establecimiento.

Artículo 11. Ejecución forzosa

- 1) Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones aprobadas al amparo del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán estas disposiciones a la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 2023 y le notificarán sin demora cualquier modificación que las afecte.

16. Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador.

2) Los Estados miembros velarán por que a todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 5 se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será, como mínimo, dos veces superior al resultado de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente.

3) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será como mínimo dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenible por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

4) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será como mínimo dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

5) En la decisión por la que se impongan las multas administrativas a las que se hace referencia en los apartados 3 y 4, la autoridad competente explicará, sobre la base de criterios verificables y objetivos, la metodología aplicada para determinar el precio del combustible de aviación, el combustible de aviación sostenible y el combustible de aviación sintético en el mercado de la Unión.

6) Los Estados miembros velarán por que todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles o de combustibles sintéticos en un período de notificación determinado suministre al mercado, en el siguiente período de notificación, una cantidad de ese mismo combustible que equivalga a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en dicho período de notificación. El cumplimiento de esta obligación no eximirá al proveedor de combustible de la obligación de pagar las sanciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

7) Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a nivel nacional para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la recaudación de las multas administrativas. Los Estados miembros transferirán el importe recaudado a través de dichas multas administrativas como contribución al Mecanismo de Inversión en Transición Verde de InvestEU, como pago complementario de la garantía de la UE.

Artículo 12. Recogida y publicación de datos

La Agencia publicará cada año un informe técnico basado en los informes anuales a los que se hace referencia en los artículos 7 y 9. En dicho informe constará, como mínimo, la información siguiente:

a) la cantidad de combustible de aviación sostenible comprado por los operadores de aeronaves a escala de la Unión en términos agregados, para su uso en vuelos que salgan de un aeropuerto de la Unión, por aeropuerto de la Unión;

b) la cantidad de combustible de aviación sostenible y de combustible de aviación sintético suministrada a nivel de la Unión en términos agregados y por aeropuerto de la Unión;

c) la situación del mercado, incluida la información sobre los precios, y las tendencias en la producción y la utilización de combustible de aviación sostenible en la Unión;

d) la situación en cuanto al cumplimiento por los aeropuertos de las obligaciones establecidas en el artículo 6;

e) la situación, en el período de notificación, en cuanto al cumplimiento de cada operador de aeronaves y cada proveedor de combustible de aviación que tenga una obligación en virtud del presente Reglamento;

f) el origen y las características de todos los combustibles de aviación sostenibles comprados por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión.

Artículo 13. Período transitorio

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029, para cada período de notificación un proveedor de combustible de aviación podrá suministrar el porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible definido en el anexo I como una media ponderada de todo el combustible de aviación que haya suministrado en todos los aeropuertos de la Unión durante dicho período de notificación.

Artículo 14. Informes y revisión

A más tardar el 1 de enero de 2028, y posteriormente cada cinco años, los servicios de la Comisión presentarán un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución del mercado de los combustibles de aviación y su impacto en el mercado interior de la aviación de la Unión, en particular en relación con la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a otras fuentes de energía y otros tipos de combustibles sintéticos definidos en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, la posible revisión de los porcentajes mínimos previstos en el artículo 4 y el anexo I, y el nivel de las multas administrativas. El informe incluirá información, cuando esté disponible, sobre el desarrollo de un posible marco político para la utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI. En el informe también se incluirán datos sobre los avances tecnológicos en materia de investigación e innovación en el sector de la aviación que sean pertinentes para los combustibles de aviación sostenibles, también en lo que se refiere a la reducción de las emisiones distintas del CO₂. En el informe se podrá considerar la conveniencia de modificar el presente Reglamento y, en su caso, las opciones de modificación, en consonancia con un posible marco político sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI.

Artículo 15. Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2023.

No obstante, los artículos 4 y 5 serán de aplicación a partir del 1 de enero de 2025 y los artículos 7 y 9 serán de aplicación a partir del 1 de abril de 2024 para el período de notificación del año 2023.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle a la Unió, la Decisió (UE) 2015/1814, relativa a l'establiment i el funcionament d'una reserva d'estabilitat del mercat en el marc del règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle a la Unió, i el Reglament (UE) 2015/757

295-00022/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15260 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 551 final] [COM(2021) 551 final anexo] [2021/0211 (COD)] {SEC(2021) 551 final} {SWD(2021) 557 final} {SWD(2021) 601 final} {SWD(2021) 602 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 551 final, 2021/0211 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} - {SWD(2021) 602 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación El Pacto Verde Europeo*¹ puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sin aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de Covid-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo, y el bienestar de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En consonancia con las conclusiones científicas del informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), es necesario alcanzar una huella neta de carbono igual a cero a escala mundial en torno a 2050, y la neutralidad de todos los demás gases de efecto invernadero lo antes posible en el transcurso del siglo. Este desafío urgente exige que la UE intensifique sus medidas y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática de aquí a 2050. Este objetivo se establece en la Comunicación «*Un planeta limpio para todos*» La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra².

La Comunicación de la Comisión «*Intensificar la ambición climática para 2030*»³ (el «Plan del Objetivo Climático para 2030»), de septiembre de 2020, basada en la estrategia del Pacto Verde Europeo, propuso fijar objetivos más ambiciosos para la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 a fin de alcanzar como mínimo una reducción neta de las emisiones del 55%, de forma responsable. Fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo

1. COM(2019) 640 final.

2. COM(2018) 773 final.

3. COM (2020) 562 final.

4. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 (EUCO 22/20) CO EUR 17 CONCL 8.

de 2030 y presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto medioambiental, económico y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los márgenes de flexibilidad actuales».

A tal fin, la *Legislación Europea sobre el Clima*⁵, según acuerdo con los colegisladores, establece que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y fija metas más ambiciosas para 2030 al establecer para ese año el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos el 55% con respecto a 1990.

Con el fin de seguir el camino propuesto en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación sobre clima y energía actualmente en vigor, que se espera que solo reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para 2030 y en un 60% para 2050. Este paquete legislativo «*Objetivo 55*», anunciado en el Plan del Objetivo Climático para 2030, es el componente más completo de los esfuerzos por alcanzar el ambicioso nuevo objetivo climático para 2030, y todos los sectores económicos y las políticas tendrán que aportar su contribución.

El Consejo Europeo también invitó a la Comisión en diciembre de 2020 a que estudiase la manera de reforzar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), pero preservando su integridad y teniendo en cuenta la necesidad de abordar las cuestiones relacionadas con la distribución y la pobreza energética. El Consejo Europeo también invitó a la Comisión a que estudiase la posibilidad de proponer medidas que permitan a las industrias de gran consumo de energía desarrollar e implantar tecnologías innovadoras climáticamente neutras, al tiempo que mantienen su competitividad industrial.

La actual legislación del RCDE se revisó en 2018 para lograr una reducción del 43% de las emisiones RCDE UE de aquí a 2030 en comparación con 2005, en consonancia con un objetivo de reducción de las emisiones del conjunto de la economía de la UE de al menos un 40% para 2030 con respecto a 1990. Sin embargo, un análisis más reciente de los servicios de la Comisión indica que si la legislación se mantiene inalterada, los sectores incluidos actualmente en el RCDE UE lograrían una reducción de las emisiones del 51% en 2030 en comparación con 2005⁶.

Aunque esto supondría superar la contribución del -43% antes mencionada, seguiría siendo insuficiente para alcanzar un objetivo global de al menos el -55% en comparación con 1990. Por consiguiente, el objetivo general de esta iniciativa es revisar la Directiva RCDE de manera acorde con la ambición climática para 2030 de alcanzar al menos un 55% de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030, por debajo de los niveles de 1990 y con una trayectoria gradual y equilibrada hacia la neutralidad climática de aquí a 2050. Todo ello de manera rentable y coherente, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos climáticos de la UE.

Como se explica en la evaluación de impacto, se considera que la contribución de los sectores cubiertos por el RCDE UE del -61% en comparación con 2005 refleja mejor los resultados del Plan del Objetivo Climático para 2030 y se considera que la ambición del RCDE UE contribuye a un objetivo global de al menos el -55% en comparación con 1990. Aumentar la contribución medioambiental del RCDE UE implica principalmente ajustar el número total de derechos de emisión expedidos en virtud del RCDE UE (el «límite máximo»). Sin embargo, una cantidad reducida de derechos de emisión disponibles para el mercado afecta a otros pilares del RCDE UE y al precio del carbono. Afecta a principios fundamentales como la

5. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

6. Según la hipótesis de referencia de la UE para 2020 (REF), que sirve de base para la evaluación de impacto (véase la sección 5.1 de la evaluación de impacto).

necesidad de estabilidad del mercado, la protección contra el riesgo de fuga de carbono, los efectos distributivos cuidadosamente equilibrados entre los Estados miembros y la disponibilidad de fondos para las crecientes necesidades de inversión en tecnologías de bajas emisiones de carbono.

Al mismo tiempo que el RCDE UE se ajusta al objetivo global de al menos un -55% en comparación con 1990, este mayor nivel de ambición climática también debe reflejarse en la contribución a los esfuerzos de la UE en materia climática de los sectores actualmente no incluidos en el RCDE UE. La evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030 concluyó que, sin medidas adicionales, las emisiones en determinados sectores no disminuirían tanto como es necesario para avanzar hacia una reducción de las emisiones del 55% en el conjunto de la economía. De hecho, en el transporte marítimo, las emisiones actuales son más elevadas que en 1990, y se espera que las emisiones del transporte marítimo sigan aumentando en una hipótesis de *statu quo*. Todas las vías evaluadas como parte del Plan del Objetivo Climático para 2030 y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁷ prevén una reducción del 80-82% de las emisiones del transporte internacional de aquí a 2050 con respecto a 1990 (equivalente a una reducción de las emisiones del 88-89% con respecto a 2008)⁸, a fin de ser coherentes con el mayor nivel de ambición climática. Por consiguiente, la Comisión Europea asumió el compromiso de ampliar el RCDE UE al transporte marítimo como parte de una serie de medidas de la UE para abordar las emisiones del transporte marítimo, junto con las medidas acordadas en la Organización Marítima Internacional (OMI). En este contexto, la Comisión celebra los progresos realizados por el Parlamento Europeo y el Consejo desde 2019 en relación con la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2015/757⁹ con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recogida de datos sobre el consumo de fuel oil de los buques [COM(2019) 38 final], y la Comisión toma nota del apoyo del Pleno del Parlamento Europeo a la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) para cubrir las emisiones del transporte marítimo a partir de 2023. Las emisiones del transporte marítimo deben incluirse en el actual régimen de comercio de derechos de emisión. Para garantizar una transición fluida, debe establecerse un período de introducción gradual en el que las empresas navieras solo tengan que entregar derechos de emisión por una parte de sus emisiones verificadas e ir aumentando gradualmente hasta el 100% en 4 años. Dado que mediante la ampliación del RCDE actual al transporte marítimo solo se añadirían unos 90 millones de toneladas de CO₂, los efectos sobre la disponibilidad de derechos de emisión para otros sectores incluidos seguirían siendo limitados.

Para tener en cuenta la inclusión del sector marítimo en el RCDE UE, debe modificarse el Reglamento (UE) 2015/757, en particular en lo que se refiere a la notificación de datos agregados sobre emisiones al nivel de las empresas y teniendo en cuenta el papel de las autoridades responsables de la gestión con respecto a las empresas navieras. Estas modificaciones complementan las propuestas en COM(2019) 38 final.

Tal como se especifica en el Plan del Objetivo Climático para 2030, en la actualidad, el sector de los edificios es responsable directa e indirectamente del 36% de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía en la UE y tiene un potencial muy rentable para reducir las emisiones. Más de la mitad de esas emisiones ya están cubiertas por el actual RCDE, en particular el suministro de

7. Fuente: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

8. La elección de 2008 como año de referencia para las proyecciones de reducción de emisiones en el transporte marítimo tiene por objeto permitir la coherencia con los objetivos de la OMI, todos ellos expresados en relación con 2008.

9. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

electricidad para uso en edificios y la mayor parte de las emisiones de calefacción urbana. Sin embargo, muchos hogares siguen calentándose con sistemas anticuados que utilizan combustibles fósiles contaminantes, como el carbón y el petróleo.

El sector del transporte por carretera también tiene un importante potencial de reducción rentable. Hoy en día, el transporte por carretera es responsable de una quinta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE y ha aumentado sus emisiones más de una cuarta parte desde 1990. Como ya se ha considerado en la Comunicación El Pacto Verde Europeo, la Comisión propone incluir el sector de los edificios y el transporte por carretera en el comercio de derechos de emisión. La cobertura de estos sectores mediante el comercio de derechos de emisión, si se considera en el contexto de otras medidas reguladoras y de inversión adecuadas para los sectores en cuestión, proporcionaría incentivos económicos cada vez mayores y más armonizados para reducir las emisiones en estos sectores en la UE y aumentaría la seguridad de la consecución de las reducciones de emisiones para dichos sectores.

El comercio de derechos de emisión de los edificios y el transporte por carretera debe introducirse a través de un comercio de derechos de emisión separado, pero adyacente. Esto evitará cualquier perturbación del buen funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, habida cuenta de los diferentes potenciales de reducción de esos sectores y de los distintos factores que influyen en la demanda. Cualquier posible fusión de los dos sistemas solo debe evaluarse tras unos años de funcionamiento del nuevo comercio de derechos de emisión, sobre la base de la experiencia adquirida. La ampliación a los edificios y al transporte por carretera requiere un enfoque ascendente para las entidades reguladas.

La estabilidad del mercado es crucial para que el RCDE UE funcione correctamente a fin de alcanzar sus objetivos. Para garantizar la estabilidad del mercado, la Decisión (UE) 2015/1814¹⁰ estableció la reserva de estabilidad del mercado (REM). Comenzó a funcionar en enero de 2019. Los objetivos de la REM son abordar los desequilibrios históricos entre la oferta y la demanda y hacer que el RCDE UE sea más resiliente a desequilibrios importantes. El mecanismo debe preservar la estabilidad normativa y garantizar la predictibilidad a largo plazo. El artículo 3 de la Decisión exige a la Comisión que revise el funcionamiento de la reserva en un plazo de tres años a partir de su puesta en marcha. Esta revisión debe considerarse junto con los efectos para la estabilidad del mercado derivados del aumento de la ambición del RCDE UE, por lo que las modificaciones necesarias de la reserva se proponen junto con las enmiendas al RCDE UE de la presente propuesta.

En este contexto, la presente propuesta, como parte del paquete de medidas «Objetivo 55», tiene los siguientes objetivos específicos:

- reforzar el RCDE UE en su ámbito de aplicación actual con el fin de aportar la contribución adecuada a un objetivo global de una reducción de al menos - el 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con 1990;
- garantizar una protección continuada y eficaz de los sectores expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono, e incentivar, al mismo tiempo, la adopción de tecnologías de baja emisión de carbono;
- abordar los efectos distributivos y sociales de esta transición mediante la revisión del uso de los ingresos procedentes de las subastas y el tamaño y el funcionamiento de los mecanismos de financiación hipocarbónica;
- garantizar que los sectores distintos de los actualmente incluidos en el RCDE UE contribuyen de forma rentable a las reducciones de emisiones necesarias, en consonancia con los objetivos de la Unión y los compromisos del Acuerdo

10. Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, 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 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

de París, en particular mediante la inclusión de las emisiones del transporte marítimo y las emisiones de los edificios y el transporte por carretera, en el marco de las normas del RCDE UE, al tiempo que se garantizan las sinergias con otras políticas dirigidas a esos sectores;

- revisar el sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE;

- revisar la reserva de estabilidad del mercado en consonancia con las obligaciones jurídicas correspondientes y examinar posibles modificaciones de su diseño, para cumplir los objetivos jurídicos de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado y abordar cualquier cuestión que pueda plantearse en el contexto de una mayor ambición.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Todos los sectores económicos deben contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un paso integral de la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente interrelacionadas y cada una de ellas depende del diseño de las demás. La presente propuesta legislativa complementa las propuestas realizadas en dicho paquete y mantiene la coherencia con ellas.

Los sectores no incluidos en el RCDE UE están cubiertos por el Reglamento de reparto del esfuerzo¹¹ (RRE), que establece un objetivo global de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala de la UE, así como objetivos anuales vinculantes para cada Estado miembro que deben alcanzarse de aquí a 2030. El RRE incluye, entre otros, los sectores del transporte por carretera y de los edificios, así como las emisiones procedentes de la navegación interior, que representan conjuntamente alrededor del 50% de las emisiones del RRE. A diferencia del RCDE UE, los sectores incluidos en el RRE no dependen de una señal del precio del carbono a escala de la UE. Al proporcionar los incentivos económicos adicionales (a través de la tarificación del carbono) necesarios para lograr una reducción rentable de las emisiones en edificios y el transporte por carretera, el nuevo RCDE complementaría el RRE en el ámbito de aplicación actual, que mantiene los incentivos y la rendición de cuentas para las medidas nacionales. Un gran número de partes interesadas también ha expresado la importancia de esto último. Dado que la ambición del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera para 2030 se establece de manera coherente con las contribuciones rentables de los sectores incluidos, no existe distorsión de las contribuciones de los sectores del RRE no cubiertos por la tarificación del carbono a escala de la UE. Las medidas nacionales que abordan las barreras no relacionadas con los precios o ponen a disposición soluciones alternativas pueden hacer que la tarificación del carbono funcione mejor.

La Directiva (UE) 2018/410 establece en su considerando 4 que la actuación de la Organización Marítima Internacional (OMI) o de la Unión debe comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios de adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración. Asimismo, la reducción de las emisiones del transporte marítimo forma parte del compromiso de reducción en todos los sectores de la economía de la UE en el marco del Acuerdo de París.

11. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

Hasta la fecha, no se han adoptado medidas adecuadas, ni a escala mundial ni en la UE, para lograr las reducciones de emisiones necesarias para que el sector del transporte marítimo esté en consonancia con el mayor nivel de ambición climática de la UE. Desde 2018 y a escala de la UE, las emisiones de CO₂ procedentes de buques de arqueado bruto superior a 5000 toneladas que viajan a puertos situados en el EEE, o parten de ellos, están siendo objeto de seguimiento, notificación y verificación [al amparo del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación (SNV) del transporte marítimo de la UE]¹². A escala mundial, existe un marco normativo sobre la eficiencia energética de los buques nuevos y recientemente se han aprobado medidas de eficiencia energética aplicables a los buques existentes. La OMI también ha adoptado una estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que establece un objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 50% para 2050 con respecto a los niveles de 2008. Aunque los recientes avances logrados en la OMI son bienvenidos, estas medidas son insuficientes para descarbonizar el transporte marítimo internacional en consonancia con objetivos climáticos internacionales.

Habida cuenta de esta situación, la Comisión Europea se comprometió a proponer una serie de medidas de la UE para aumentar la contribución del transporte marítimo a los esfuerzos de la UE en materia de clima, junto con las medidas acordadas a escala mundial en el marco de la OMI. Además de la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo, el paquete de medidas contiene, en particular, la iniciativa FueleU Maritime, cuyo objetivo es aumentar la demanda y el despliegue de combustibles renovables alternativos para el transporte, así como una propuesta de reexamen de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE)¹³ en lo que respecta a la actual exención fiscal del combustible utilizado por los buques.

En la actualidad, el RCDE UE abarca directa o indirectamente alrededor del 30% de las emisiones procedentes de la calefacción de los edificios. Esto está relacionado con la cobertura del sistema de calefacción urbana y electricidad utilizados para calefacción. Cubrir todas las emisiones de la combustión de combustibles fósiles en este sector e integrarlas en el comercio de derechos de emisión de la UE aportaría importantes beneficios en términos de eficacia de la reducción de emisiones. En el transporte por carretera, el comercio de derechos de emisión tendría la ventaja de captar las emisiones de la flota por debajo del límite máximo y, al mismo tiempo, incentivar el cambio de comportamiento con efectos duraderos en las soluciones de movilidad a través de la señal de precios. No obstante, las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos siguen siendo el principal motor para garantizar el suministro de vehículos limpios modernos e innovadores, incluidos los vehículos eléctricos. En paralelo a la aplicación del comercio de derechos de emisión al transporte por carretera, la Comisión propone reforzar las normas de CO₂ para turismos y furgonetas para 2030 a fin de garantizar una senda inequívoca hacia una movilidad sin emisiones. Además de los posibles usos ya especificados de los ingresos procedentes de las subastas, que incluyen, por ejemplo, el fomento de la formación de competencias y la reasignación de mano de obra, una parte de los ingresos generados por el comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores podría utilizarse para abordar las repercusiones sociales derivadas del nuevo comercio de derechos de emisión en estos sectores e invertirse en medidas destinadas a acelerar la oleada de renovación de edificios, a incorporar vehículos de emisión cero y a desarrollar las infraestructuras necesarias, como las estaciones de carga y repostaje inteligentes situadas de forma estratégica. Las medidas de apoyo para promover la eficiencia energética en hogares vulnerables o con bajos ingresos

12. Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, DO L 123 de 19.5.2015, p. 55

13. Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51–70).

también podrían contribuir a evitar efectos distributivos excesivos. A tal fin, dentro del paquete de medidas legislativas «Objetivo 55» la Comisión presenta una propuesta para crear un Fondo Social para el Clima destinado a financiar los planes de los Estados miembros pertinentes para abordar los aspectos sociales del comercio de emisiones de los edificios y el transporte por carretera, haciendo especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. Parte de los ingresos procedentes de las subastas del nuevo sistema se utilizarán para financiar los planes de los Estados miembros.

Se propone fijar de manera coherente el nivel de ambición, el límite de emisiones y la trayectoria del nuevo RCDE en consonancia con las reducciones rentables de las emisiones de los edificios y del transporte por carretera derivadas de una combinación de tarificación del carbono y el refuerzo del marco regulador existente para estos sectores.

Coherencia con otras políticas de la Unión

El Pacto Verde Europeo, su objetivo de neutralidad climática y la doble transición ecológica y digital son una prioridad fundamental de la Unión Europea. El paquete de medidas «Objetivo 55», el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas abordará la crisis económica y acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico.

La reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 1990 en el conjunto de la economía en al menos un 55% requiere no solo cambios en el actual marco de política climática, sino también en materia energética. El paquete de medidas «Objetivo 55» prevé una revisión exhaustiva de la legislación sobre clima y energía para alcanzar este objetivo. La propuesta de modificación del RCDE forma parte de este amplio conjunto de propuestas políticas diseñadas de manera coherente. El RCDE es un instrumento fundamental para ayudar a la UE a alcanzar el objetivo ampliado para 2030 y una transición satisfactoria y justa hacia la neutralidad climática para 2050. Como tal, la presente iniciativa está vinculada a muchos otros ámbitos políticos, incluidas las políticas exteriores de la Unión. Por ejemplo, como instrumento basado en el mercado a escala de la UE, el RCDE es coherente con el mercado interior de la UE y lo refuerza aún más.

El aumento del Fondo de Innovación en el marco de la Directiva RCDE, como uno de los principales instrumentos de la UE para acercar tecnologías hipocarbónicas innovadoras al mercado, complementa otros instrumentos como Horizonte 2020 y Horizonte Europa, que se centran principalmente en fases de investigación anteriores. El aumento del Fondo de Modernización en el marco de la Directiva RCDE apoya las inversiones destinadas a la modernización del sector energético y de los sistemas energéticos en general, el fomento de la eficiencia energética y la facilitación de una transición justa en las regiones dependientes del carbón de los Estados miembros con rentas más bajas. Esto complementa otros instrumentos como la política de cohesión y el Fondo de Transición Justa.

La coherencia con otras políticas de la Unión también se garantiza mediante la coherencia de las evaluaciones de impacto del RCDE UE con las del resto del marco de clima, energía y transporte hasta el año 2030¹⁴, como la complementariedad de la ampliación del comercio de derechos de emisión con la Directiva de eficiencia

14. En particular, el RRE; el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS); las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas; la Directiva sobre fuentes de energía renovables (REDII); la Directiva de eficiencia energética (DEE); y, en una fase posterior, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios. Otras iniciativas pertinentes incluyen la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía; El Plan de Acción «Contaminación Cero» y la revisión de la Directiva sobre las emisiones industriales; iniciativas sobre movilidad, como las relativas a los carburantes (iniciativas FuelEU Maritime y ReFuelEU Aviation) y una propuesta de mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC).

energética¹⁵, y con otras medidas presentadas como parte del paquete de medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. Se utilizan una base de referencia común y escenarios políticos básicos comunes con otras iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55». Estas hipótesis tienen en cuenta todas las medidas y políticas pertinentes de la UE.

Se prevé que los costes administrativos adicionales de la ampliación al transporte por carretera y a los edificios se limiten utilizando, en la medida de lo posible, estructuras existentes utilizadas para la Directiva sobre fiscalidad de la energía y para las obligaciones de ahorro de energía en virtud de la Directiva de eficiencia energética. A su vez, el nuevo RCDE mejoraría el ahorro de energía adicional, con su posible vínculo con el ahorro de energía en virtud del artículo 7 de la Directiva de eficiencia energética.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El fundamento jurídico de esta propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La Directiva RCDE UE es un instrumento legislativo de la UE adoptado en 2003. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TFUE, los objetivos de esta propuesta para modificar la Directiva RCDE UE solo pueden alcanzarse a través de un acto normativo a escala de la UE.

Del mismo modo, la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo 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 es una medida vigente de la Unión. Su modificación, como parte de la presente propuesta, no puede lograrse a escala nacional o local, sino que requiere que la Unión tome medidas.

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas de la UE pueden complementar y reforzar eficazmente las medidas que se tomen a escala mundial, regional, nacional y local. El aumento del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 afectará a muchos sectores de toda la economía de la UE y, por lo tanto, es indispensable una acción coordinada a escala de la UE. Además, tiene muchas más posibilidades de liderar la transformación necesaria y actuar como un potente motor para un cambio rentable y una convergencia al alza. Asimismo, muchos de los elementos de la presente propuesta tienen una importante dimensión del mercado interior, en concreto las opciones relacionadas con la protección contra las fugas de carbono y los mecanismos de financiación hipocarbónica.

Como mercado del carbono, el RCDE UE incentiva la reducción de emisiones mediante las soluciones más rentables, en primer lugar, en todas las actividades que abarca, y logra así una mayor eficiencia gracias a su magnitud. La aplicación de una medida similar a escala nacional daría lugar a mercados del carbono más pequeños y fragmentados, con el consiguiente riesgo de distorsiones de la competencia, y probablemente acarrearía un aumento de los costes globales de reducción de

15. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

emisiones. Se aplica la misma lógica a la ampliación de la tarificación del carbono a nuevos sectores.

La dimensión transfronteriza del sector del transporte marítimo exige una acción de coordinación a escala europea. Las medidas de la UE también pueden inspirar y allanar el camino para una acción más amplia, por ejemplo, en lo que se refiere al transporte marítimo en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y por parte de terceros países.

Proporcionalidad

Como se expone en las secciones 3 y 7 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 de manera rentable y garantiza, al mismo tiempo, el correcto funcionamiento del mercado interior.

El Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y en el mercado interior de al menos un 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta incluye gran parte de esas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa la Directiva RCDE UE a fin de alcanzar dicho objetivo.

Elección del instrumento

La mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es una directiva. Este es el instrumento jurídico más apropiado para realizar modificaciones a la actual Directiva RCDE UE (Directiva 2003/87/CE).

Una directiva obliga a los Estados miembros a alcanzar los objetivos y a incorporar las medidas en sus ordenamientos jurídicos nacionales, tanto sustantivos como de procedimiento. Este planteamiento proporciona a los Estados miembros mayor libertad a la hora de aplicar una medida de la UE que un reglamento, en el sentido de que los Estados miembros tienen en sus manos la elección de los medios más adecuados para aplicar las medidas previstas en la directiva. Esto permite a los Estados miembros asegurarse de que las normas modificadas se ajusten a su actual marco jurídico sustantivo y de procedimiento para aplicar el RCDE UE, en particular en lo relativo a la regulación de los permisos de las instalaciones, así como a las medidas de ejecución y las sanciones.

Una directiva también es el instrumento adecuado para modificar la Decisión (UE) 2015/1814 relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado porque la revisión de este instrumento jurídico está estrechamente relacionada con los efectos sobre la estabilidad del mercado de la mayor ambición del RCDE UE.

La presente Directiva también es el instrumento adecuado para modificar el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, ya que esta Directiva incluye las emisiones de CO₂ de determinadas actividades de transporte marítimo en el RCDE UE, sobre la base de los datos de emisiones procedentes del Reglamento (UE) 2015/757.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

No se realizó ninguna evaluación *ex post* ni ningún control de adecuación en relación con esta propuesta debido a la fase inicial de aplicación de la legislación actual del RCDE, que empezó a aplicarse en 2021, modificada por la Directiva (UE)

2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. En consecuencia, no se disponía de suficientes datos para realizar una evaluación.

Consultas con las partes interesadas

Los Estados miembros, representantes de la industria del sector privado, organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas y de investigación, sindicatos y ciudadanos participaron en varias etapas del desarrollo de esta propuesta.

La revisión del RCDE UE se basa en las observaciones formuladas sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030 y en las interconexiones que existen entre el RCDE UE y las políticas paralelas y los objetivos generales del Pacto Verde Europeo. El principal objetivo de las consultas sobre la revisión del RCDE UE era recabar las opiniones de las partes interesadas sobre el refuerzo del RCDE UE existente, la ampliación del RCDE UE a nuevos sectores (transporte marítimo y edificios, transporte por carretera o toda la combustión de combustibles fósiles) y la revisión de la REM. La consulta también pretendía recabar información sobre cómo abordar el riesgo de fuga de carbono, el uso de los ingresos y los mecanismos de apoyo a las bajas emisiones de carbono.

En primer lugar, la Comisión solicitó información sobre una evaluación inicial de impacto, en la que se describían las consideraciones iniciales y las opciones políticas de la revisión¹⁷. A continuación, la Comisión organizó una consulta pública en línea con un cuestionario para cada una de las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55», que recibió casi 500 respuestas¹⁸. Para apoyar la iniciativa relativa a la tarificación del carbono para el transporte marítimo, se llevó a cabo una encuesta específica de las partes interesadas acompañada de un programa de entrevistas específicas¹⁹. Además, la Comisión celebró reuniones (virtuales) bilaterales y multilaterales con las partes interesadas, en particular con representantes de la industria de distintos sectores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales y Estados miembros, y participó en conferencias virtuales. Por último, la Comisión encargó a un contratista que organizara dos talleres de expertos²⁰ sobre la revisión de la REM.

Los resultados de las actividades de consulta se recogen en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y se han tenido en cuenta en la propuesta actual en la medida de lo posible.

En general, en las consultas públicas se constató un amplio apoyo al RCDE UE como instrumento político.

Muchas partes interesadas apoyan el refuerzo del actual RCDE UE por aumentar su ambición en consonancia con el nuevo objetivo para 2030 y sobre la base de consideraciones de rentabilidad. Solo algunos encuestados del sector privado y de la sociedad civil abogaron por una contribución inferior o superior, respectivamente, en comparación con el principio de rentabilidad. Para lograr una mayor ambición, en general, las partes interesadas consideraron importante el ajuste del factor de reducción lineal, mientras que algunas partes interesadas destacaron también la importancia de una combinación con una reducción puntual de la cantidad de derechos de emisión, como se refleja en la presente propuesta.

16. Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

17. La evaluación inicial de impacto estuvo abierta a comentarios entre el 29 de octubre de 2020 y el 26 de noviembre de 2020 y recibió unas 250 contribuciones. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Cambio-climatico-actualizacion-del-regimen-de-comercio-de-derechos-de-emision-RCDE-de-la-UE_es.

18. La consulta estuvo abierta durante 12 semanas, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_es.

19. La encuesta a las partes interesadas se realizó entre diciembre de 2020 y febrero de 2021, y el programa de entrevistas específicas de enero de 2021 a febrero de 2021.

20. https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en. https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

En cuanto a la asignación gratuita y el riesgo de fuga de carbono, una gran mayoría de las partes interesadas está a favor de modificar el actual marco de protección contra la fuga de carbono, mientras que algunas partes interesadas del sector desean mantener sin cambios el actual marco sobre la fuga de carbono. Las opiniones sobre las opciones de modificación específicas están divididas y la introducción de otras medidas para incentivar aún más las reducciones de gases de efecto invernadero recibió el mayor apoyo. La propuesta ofrece tales incentivos al supeditar la asignación gratuita a las inversiones en técnicas para aumentar la eficiencia energética. La modificación de los valores de referencia para garantizar una incorporación más rápida de la innovación y el progreso tecnológico obtuvo el apoyo de una amplia variedad de partes interesadas, con excepción de algunas partes del sector privado. La propuesta incluye este enfoque, ya que se considera que logra una distribución más justa y transparente de la asignación gratuita que un recorte más elevado aplicable a todos los sectores por el factor de corrección intersectorial.

En lo que respecta al uso de los ingresos procedentes de las subastas, la propuesta refleja la opinión expresada por muchas partes interesadas de que son necesarias normas más estrictas para garantizar que los Estados miembros gasten sus ingresos procedentes de las subastas del RCDE UE en consonancia con los objetivos climáticos.

Por lo que se refiere a los mecanismos de financiación hipocarbónica, las partes interesadas agradecen, en general, un aumento del Fondo de Innovación, así como la introducción de instrumentos de apoyo adicionales, como los contratos por diferencia para el carbono. Esto se refleja debidamente en la propuesta aumentando el tamaño del Fondo de Innovación y ampliando su ámbito de aplicación.

Por lo que se refiere al Fondo de Modernización, la mayoría de las partes interesadas, concretamente de la sociedad civil y de partes del sector privado, apoya un aumento del Fondo de Modernización, tal como se refleja en la presente propuesta. En general, las partes interesadas apoyan la racionalización de los tipos de inversiones que pueden financiarse con cargo al Fondo de Modernización y la mejora de la coherencia del Fondo de Modernización con el Pacto Verde Europeo. La propuesta contribuye a este objetivo suprimiendo la excepción para la financiación de la calefacción urbana con combustibles fósiles en determinados Estados miembros.

La reserva de estabilidad del mercado (REM) cuenta con un amplio apoyo entre los grupos de partes interesadas; sin embargo, no existe consenso sobre qué cambios deben introducirse en sus parámetros. La sociedad civil manifestó más apoyo al fortalecimiento de los parámetros de la REM que el sector privado. Se apoyó el mantenimiento de la norma de invalidación, tanto sin reservas como mediante una enmienda, mientras que algunas partes interesadas sugirieron que se suprimiera la norma de invalidación. En los talleres de expertos, algunas partes interesadas consideraron necesaria una tasa variable de incorporación para evitar grandes efectos umbral, así como revisiones más frecuentes. La propuesta logra un equilibrio entre la necesidad de garantizar una reducción del excedente del mercado en un plazo razonable, la previsibilidad del mecanismo y su complejidad. Además, la propuesta de incluir las emisiones y los derechos de emisión de la aviación en el cálculo del excedente se corresponde con la opción preferida por la mayoría de las partes interesadas.

Por lo que se refiere al transporte marítimo, la gran mayoría de las partes interesadas que participaron en la encuesta específica indicaron que el sector marítimo debería contribuir más a la acción por el clima de lo que lo hace actualmente. La ampliación del actual RCDE UE al transporte marítimo es la opción preferida de tarificación del carbono expresada por las partes interesadas de entre las opciones propuestas, mientras que el sector del transporte marítimo subrayó la importancia de las medidas a escala internacional. La propuesta aborda las opiniones expresadas por las partes interesadas al incluir las emisiones de los viajes dentro de la UE y la

mitad de las emisiones procedentes de viajes fuera de la UE. Asimismo, incluye una cláusula de revisión del trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI) hacia instrumentos económicos globales. Este es uno de los cinco enfoques que aún se están estudiando en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Por lo que se refiere a los sectores del transporte por carretera y de los edificios, varias partes interesadas, entre ellas, interlocutores sociales tanto del lado de la patronal como de los trabajadores, se muestran escépticas en general en cuanto a la ampliación del comercio de derechos de emisión a estos sectores. Entre las opciones presentadas, la opción estratégica preferida por una amplia variedad de partes interesadas comienza con un sistema independiente, como se refleja en la presente propuesta. Las opiniones difieren sobre si la revisión del RCDE UE debería determinar ya cuándo y cómo podría integrarse gradualmente el comercio de derechos de emisión para los sectores del transporte por carretera y de los edificios en el RCDE UE existente. En concreto, las organizaciones no gubernamentales señalaron los riesgos asociados a la conexión de ambos sistemas. La propuesta tiene debidamente en cuenta estas preocupaciones al proponer un comercio de derechos de emisión independiente pero adyacente y una cláusula de revisión.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La presente propuesta se basa en los datos recogidos en la evaluación de impacto de la anterior revisión del RCDE UE concluida en 2018, la evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030²¹, el análisis realizado en apoyo de la visión estratégica europea a largo plazo de la Comisión o en una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra²² y en la información pertinente recopilada en otras iniciativas concurrentes del Pacto Verde, así como en estudios anteriores relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero de los sectores marítimo, del transporte por carretera y de los edificios. Se basa en datos de emisiones y en la experiencia adquirida mediante la aplicación de los sistemas de seguimiento, notificación y verificación de la UE.

Al igual que otras propuestas y evaluaciones de impacto del paquete de medidas «Objetivo 55», la presente propuesta también utiliza una serie de herramientas de modelización integradas que abarcan la totalidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la economía de la UE. Estas herramientas se utilizan para elaborar un conjunto de hipótesis básicas que reflejen paquetes de políticas coherentes en consonancia con el aumento del objetivo climático para 2030 sobre la base de los supuestos desarrollados para el Plan del Objetivo Climático para 2030.

Las hipótesis se basan en el modelo de referencia actualizado de la UE²³, una proyección de la evolución de los sistemas energéticos nacionales y de la UE y de las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco político actual, que incluye los efectos de la Covid-19. Estas hipótesis se elaboraron con la ayuda de un contrato con el laboratorio E3M, de la Universidad Técnica Nacional de Atenas, y los resultados detallados de la modelización se publican junto con las propuestas.

Además, la Comisión se basa en el creciente número de revisiones inter pares de investigaciones empíricas sobre el RCDE UE y recurre a varios contratos de asistencia. Entre los contratos de apoyo, Vivid Economics realizó un estudio para asistir a la Comisión Europea en la revisión de la REM²⁴. En cuanto a las disposiciones rela-

21. SWD(2020) 176.

22. Comisión Europea: Análisis en profundidad en apoyo de la Comunicación de la Comisión COM(2018) 773 «Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra», Bruselas, 28 de noviembre de 2018.

23. Proyecciones basadas en la modelización de las tendencias de la energía, el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050, a partir de un conjunto coherente de supuestos en toda la UE, los Estados miembros y las políticas de la UE y las características específicas de cada Estado miembro; y basadas, asimismo, en la consulta a los expertos de los Estados miembros.

24. Vivid Economics, (2021) – «Review of the EU ETS' Market Stability Reserve» (Revisión de la reserva de estabilidad del mercado del RCDE UE), informe preparado para la DG CLIMA, publicación inminente.

tivas a la fuga de carbono, E3-Institut, Trinomics, Ricardo y Adelphi realizaron trabajos de apoyo.

Además, un equipo de estudio dirigido por Ricardo realizó un estudio sobre el «RCDE UE para el transporte marítimo y posibles opciones o combinaciones alternativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero»²⁵.

Evaluación de impacto

La Directiva propuesta va acompañada de una evaluación de impacto, que se basa en los resultados de la evaluación de impacto global del Plan del Objetivo Climático para 2030²⁶. Esto constituyó el fundamento analítico para establecer el objetivo de una reducción neta mínima del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 1990. También se publican un resumen y el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario sobre la evaluación de impacto. La evaluación de impacto se basa en hipótesis de modelización integrada que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los operadores económicos, a fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de las aspiraciones climáticas para 2030. Esto se complementa con los datos disponibles y las herramientas analíticas específicas para abordar cuestiones concretas de diseño de políticas.

La evaluación de impacto analiza tres tipos de problemas. En primer lugar, los relacionados con la necesidad de reforzar el actual RCDE UE en proporción al aumento del objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030, en comparación con 1990, en al menos el 55%, evitando al mismo tiempo desequilibrios entre la oferta y la demanda. En segundo lugar, la necesidad de garantizar que determinados sectores contribuyen lo suficiente a la consecución del objetivo incrementado. Por último, la necesidad de aumentar la inversión y la capacidad para hacer frente a la distribución de los efectos derivados de las medidas de reducción de emisiones, aunque los fondos sigan siendo limitados.

En relación con el refuerzo del actual RCDE UE para aumentar su ambición en consonancia con el objetivo neto de al menos un -55% para 2030, cualquiera de los paquetes de opciones sería eficaz y eficiente para alcanzar el objetivo de 2030. La evaluación de impacto también llegó a la conclusión de que es necesario un enfoque más específico de la asignación gratuita, cuando proceda, en forma de parámetros de referencia reforzados y de condicionalidad sobre los esfuerzos de descarbonización, a fin de incentivar la adopción de tecnologías hipocarbónicas.

En cuanto a la REM, la evaluación de impacto puso de manifiesto, entre otras cosas, que, para mantener el buen funcionamiento del RCDE UE, la tasa de incorporación debería mantenerse en el 24% hasta 2030 y adaptarse para eliminar el «efecto de umbral» no deseado. Este efecto de umbral aparece cuando la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) está muy cerca del umbral superior de 833 millones, que determina la incorporación de derechos de emisión en la REM. En tal caso, un derecho más o menos en la CTDC puede desencadenar el volumen total de admisión de 200 millones de derechos de emisión o nada, dependiendo de si la CTDC está por encima o por debajo del umbral. La incertidumbre sobre si esto sucede o no podría generar volatilidad de precios en el mercado e incrementar el riesgo de abuso de mercado.

Para ampliar el marco de actuación en materia de clima al transporte marítimo, se analizaron cuatro opciones principales y diferentes ámbitos geográficos. La opción preferida es la integración del sector del transporte marítimo en el actual RCDE UE.

La evaluación de impacto se centró en el establecimiento del comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios o toda la combustión

25. Ricardo, E3 Modelling and Trinomics, (2021) – «Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions», publicación inminente.

26. SWD (2020) 176.

de combustibles fósiles como una nueva opción independiente para el comercio de derechos de emisión. Ambas opciones ofrecerían incentivos económicos adicionales y, a través del límite máximo, garantizarían la misma reducción relativa de las emisiones en los sectores afectados, del 43% para 2030 en comparación con 2005. Incluir únicamente los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de un régimen adicional de comercio de derechos de emisión, en contraposición a todos los sectores consumidores de combustibles fósiles actualmente excluidos del RCDE, tiene claras ventajas en términos de eficiencia económica, especialmente porque evitaría la creación de un nuevo régimen de protección contra el riesgo de fuga de carbono para aquellas partes de la pequeña industria que necesitarían dicho régimen, pero que estarían sujetas a una carga que probablemente sería desproporcionada en relación con sus beneficios.

Adecuación regulatoria y simplificación

La legislación en materia de RCDE UE ha favorecido sistemáticamente enfoques destinados a minimizar la carga normativa, tanto para los operadores económicos como para las administraciones. Si bien la mayoría de las instalaciones comprendidas en el RCDE UE forman parte de industrias de gran consumo de energía con estructuras de mercado caracterizadas por grandes empresas, la propuesta también atiende a los pequeños emisores, que pueden ser propiedad de pymes o de microempresas. En concreto, además de las normas existentes que aligeran la carga administrativa y los costes asociados al seguimiento y notificación de las emisiones, las instalaciones con bajo nivel de emisiones se benefician de la posibilidad de que los Estados miembros las excluyan del RCDE UE si están sujetas a medidas nacionales que se traduzcan en una contribución equivalente a la reducción de emisiones.

En consonancia con el compromiso «Legislar mejor» de la Comisión, esta propuesta ha sido elaborada de manera integradora, basándose en la total transparencia y el compromiso continuo con las partes interesadas, escuchando las observaciones externas y teniendo en cuenta el control externo para garantizar que la propuesta logra el equilibrio correcto (véase también la sección sobre obtención y utilización de asesoramiento técnico).

La ampliación prevista al transporte marítimo se basaría en los mecanismos existentes de seguimiento, notificación y verificación (SNV) que eximen a los pequeños buques y que deberán modificarse con el fin de adaptarlos al comercio de derechos de emisión. El mantenimiento de un sistema de SNV único reducirá los esfuerzos de cumplimiento y la carga administrativa para las empresas navieras en mayor medida que si existieran varios sistemas. El nuevo RCDE UE para otros sectores se aplicaría en fases iniciales, sobre la base de las disposiciones existentes que regulan los depósitos fiscales o los proveedores de combustible.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta²⁷.

4. Repercusiones presupuestarias

El RCDE UE genera ingresos considerables. En la actualidad, la mayor parte de esos ingresos procedentes de las subastas van destinados a los Estados miembros.

La Comisión presentará ajustes al marco presupuestario de la UE como parte del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual. Los presupuestos nacionales de los Estados miembros se beneficiarán de la ampliación del ámbito de aplicación del RCDE UE al trans-

27. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

porte marítimo y del nuevo comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios.

El funcionamiento seguro del registro de la Unión se financia con cargo al presupuesto de la Unión. La ampliación del ámbito de aplicación del RCDE UE al transporte marítimo y al nuevo RCDE UE para el transporte por carretera y los edificios requerirá recursos adicionales para el funcionamiento seguro del registro de la Unión, tal como se especifica en la ficha de financiación que acompaña a la presente propuesta. Estos recursos se pondrán a disposición mediante reasignación a la luz de las limitaciones presupuestarias y de personal para la administración pública europea con arreglo al actual marco financiero plurianual, mientras que los gastos operativos correspondientes se financiarán con la dotación del Programa LIFE. Las opciones de desarrollo y contratación de tecnología de la información se llevarán a cabo de conformidad con la Comunicación sobre las directrices sobre la financiación de las tecnologías de la información y la ciberseguridad, de 10 de septiembre de 2020²⁸, que incluye la aprobación previa por parte del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea para determinados gastos informáticos.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

La Comisión seguirá supervisando y evaluando el funcionamiento del RCDE UE en su informe anual sobre el mercado del carbono, de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva RCDE UE. Esto incluye también las repercusiones de la actual revisión del RCDE UE. El informe anual de la Comisión sobre el mercado del carbono y el informe anual de los Estados miembros también se aplicarán a los sectores a los que se amplía el comercio de derechos de emisión. Los datos de seguimiento, notificación y verificación obtenidos mediante la regulación de los nuevos sectores serán una fuente clave de información para que la Comisión evalúe los avances alcanzados en los sectores en cuestión.

Las normas de seguimiento, notificación y verificación aplicables al transporte marítimo deben ajustarse a las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado por la propuesta COM(2019) 38 final y la presente propuesta.

Además, la evaluación de los avances en la aplicación de la Directiva RCDE está prevista en el actual artículo 21 de la propia Directiva²⁹.

La iniciativa se desarrolla a partir del proceso basado en los planes nacionales integrados de energía y clima y en el sólido marco de transparencia con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero y otra información climática que figura en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰. La Comisión utilizará, entre otras cosas, la información presentada y notificada por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la gobernanza como base para la evaluación periódica de los progresos realizados. Asimismo, las disposiciones relativas a la notificación de la utilización de los ingresos generados por las subastas en virtud de la presente Directiva se establecen en el Reglamento (UE) 2018/1999.

28. C(2020) 6126.

29. Este artículo obliga a los Estados miembros a presentar a la Comisión un informe anual que preste especial atención a cuestiones como la asignación de derechos de emisión, el funcionamiento del registro, la aplicación del seguimiento y la notificación, la verificación y la acreditación, así como cuestiones relacionadas con el cumplimiento.

30. 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).

Será necesario analizar las repercusiones de los cambios introducidos en la presente Directiva, lo que podría requerir una modificación posterior de dicho Reglamento para garantizar la coherencia entre los dos actos jurídicos.

En la sección 9 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ofrecen más detalles sobre el seguimiento y la evaluación.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Los principales elementos de la Directiva RCDE que se modifican son los siguientes:

Transporte marítimo (artículo 3, artículos 3 octies a 3 octies sexies y artículo 16)

La propuesta amplía el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para incluir el transporte marítimo. A tal fin, la propuesta modifica la definición de «emisiones» del artículo 3, letra b), para incluir las emisiones de los buques que realizan una actividad de transporte marítimo, amplía el capítulo II de la Directiva para incluir el «transporte aéreo y marítimo» y añade el transporte marítimo como una nueva actividad en el anexo I. Además, incluye nuevas definiciones de «empresa naviera» y «autoridad responsable de la gestión de las empresas navieras» en el artículo 3, letras v) y w) respectivamente. Para ampliar el capítulo II al transporte marítimo, introduce los artículos 3 octies a 3 octies sexies.

La ampliación del RCDE UE al transporte marítimo se aplica a las emisiones de los viajes dentro de la UE, a la mitad de las emisiones de los viajes fuera de la UE y a las emisiones que se producen en el amarre en un puerto de la UE; las mismas normas que se aplican a otros sectores incluidos en el RCDE UE deben aplicarse al transporte marítimo en lo que respecta a la subasta, la transferencia, la entrega y la cancelación de derechos de emisión, sanciones y registros (artículo 16). La obligación de entregar derechos de emisión en el sector del transporte marítimo se irá introduciendo gradualmente a lo largo del período 2023-2025, y las empresas navieras tendrán que entregar el 100% de sus emisiones verificadas a partir de 2026 (artículo 3 octies bis). De conformidad con esta introducción gradual, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, debe cancelarse la cantidad de derechos de emisión no entregados. Se aplicarán las normas de seguimiento y notificación, así como las normas de verificación y acreditación establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757, en su forma modificada (artículos 3 octies ter y 3 octies quater). Además de las normas generales del RCDE UE sobre sanciones, pueden emitirse órdenes de expulsión contra buques bajo la responsabilidad de una empresa naviera que no haya entregado derechos de emisión durante dos o más períodos de notificación consecutivos, de modo que los buques bajo su responsabilidad puedan ser inmovilizados por el Estado miembro de abanderamiento y se les pueda denegar la entrada en un puerto cuya jurisdicción recaiga sobre un Estado miembro distinto del Estado de abanderamiento (artículo 16, apartado 11 bis). Todas las empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE se atribuyen a un Estado miembro –la autoridad responsable de la gestión– para su administración en virtud de la Directiva. La autoridad responsable de la gestión se determina en función del lugar de registro de la empresa naviera. Si la empresa no está registrada en un Estado miembro, se le atribuye al Estado miembro en el que haya tenido el mayor número de escalas portuarias en los dos años de seguimiento anteriores. A partir de 2024, la Comisión publicará y actualizará periódicamente una lista de empresas navieras incluidas en la Directiva y sus respectivas autoridades responsables de la gestión (artículo 3 octies quinquies). Las autoridades responsables de la gestión podrán solicitar la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para cumplir con sus obligaciones en virtud de la presente Directiva, en particular en lo que se refiere a la aprobación de los planes de seguimiento y la verificación de emisiones (artículo 18 ter). Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE)

2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM podría seguir ayudando a las autoridades responsables a aplicar la Directiva, por ejemplo, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios. Se incluye una cláusula de presentación de informes y revisión (artículo 3 *octies sexies*) para supervisar la aplicación del presente capítulo y tener en cuenta la evolución pertinente a escala de la Organización Marítima Internacional.

Factor de reducción lineal y reducción puntual del límite máximo (art. 9)

El factor de reducción lineal se modifica al 4,2% a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva por la que se modifica la Directiva RCDE. El factor de reducción lineal incrementado se combina con un ajuste único a la baja del límite máximo, por lo que el nuevo factor de reducción lineal tiene el mismo efecto que si se hubiera aplicado desde 2021. Esto asegura que la cantidad total de derechos de emisión («límite máximo») se reducirá a un ritmo anual más rápido, lo que tendrá como resultado, de aquí a 2030, una reducción general del 61% de las emisiones de los sectores comprendidos en el RCDE UE en comparación con 2005. Además, a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, el límite máximo debe incrementarse en una cantidad de derechos de emisión correspondiente a las emisiones del transporte marítimo, que deben incluirse en el RCDE UE y extraerse de los datos del sistema SNV del transporte marítimo de la UE para los años 2018 y 2019, ajustado, a partir del año 2021, por el factor de reducción lineal.

Uso de los ingresos procedentes de las subastas (artículo 10)

Para hacer frente a las crecientes necesidades de inversiones hipocarbónicas, se modifica la disposición sobre el uso de los ingresos procedentes de las subastas de manera que los Estados miembros deben utilizar todos los ingresos, en la medida en que no se atribuyan al presupuesto de la Unión, con fines relacionados con el clima, entre los que se encuentra el apoyo a la renovación sostenible de los hogares de renta baja. La Comisión presentará los ajustes del marco presupuestario de la UE necesarios en el marco del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual.

Asimismo, a fin de abordar los efectos distributivos y sociales de la transición, la propuesta prevé la subasta de un 2,5% adicional del límite máximo para financiar la transición energética de los Estados miembros con un PIB per cápita inferior al 65% de la media de la UE en el período 2016-2018, a través del Fondo de Modernización.

Estrategia de referencia más estricta y establecimiento de condiciones para la asignación gratuita (artículo 10 bis, apartado 1)

Para reducir la posibilidad de aplicar el factor de corrección intersectorial tras el ajuste del límite máximo, se propone actualizar los parámetros de referencia para seguir más de cerca las reducciones de emisiones en los sectores y subsectores, aumentando la tasa de actualización máxima al 2,5% anual a partir de 2026 en lugar del actual 1,6%. Se considera que este enfoque logra una distribución más justa y transparente de la asignación gratuita en comparación con un recorte más elevado aplicable a todos los sectores mediante el factor de corrección intersectorial.

Además, la asignación gratuita está condicionada a los esfuerzos de descarbonización para incentivar la adopción de tecnologías hipocarbónicas. Las instalaciones con la obligación de llevar a cabo una auditoría energética con arreglo al actual artículo 8, apartado 4, de la Directiva de eficiencia energética (DEE) estarán obligadas a aplicar las recomendaciones del informe de auditoría o a demostrar la aplicación de otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría. De lo contrario, se reduciría su asignación gratuita. De conformidad con el actual artículo 8, apartado 4, de la DEE, las pymes no deben realizar una auditoría energética.

Además, con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, de la DEE, las empresas que no sean pymes y estén aplicando un sistema de gestión energética o medioambiental estarán exentas del requisito de auditoría energética. Se propone modificar las normas que determinan la exención de realizar una auditoría energética en el marco de la DEE revisada, pasando de la exención de las pymes a una exención basada en el consumo de energía. Esta norma de exención también sería adecuada para la condicionalidad de la asignación gratuita.

Medidas de ajuste en frontera por carbono (artículo 10 bis, apartado 1)

Un mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (MAFC) es una medida alternativa para mitigar los riesgos derivados de la fuga de carbono. Por lo tanto, los sectores y subsectores incluidos en dicho mecanismo no deben recibir derechos de emisión gratuitos. Se establece un período transitorio para que los productores, importadores y comerciantes puedan adaptarse al nuevo régimen, con una reducción gradual de la asignación gratuita a medida que se vaya introduciendo el MAFC. También se establecen normas sobre el cálculo del importe final para deducirlo de la asignación gratuita por subastar.

Contratos por diferencia para el carbono e incremento del Fondo de Innovación (artículo 10 bis, apartado 8)

Los contratos por diferencia para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria y ofrecen a la UE la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio fijo por encima de los niveles actuales de precios del RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO₂. Se amplía el ámbito de aplicación del Fondo de Innovación para que pueda prestar apoyo a proyectos a través de mecanismos de licitación como los contratos por diferencia para el carbono. Además, el Fondo de Innovación se incrementa en 50 millones de derechos de emisión procedentes del mismo modo de los derechos de emisión disponibles para la asignación gratuita y para la subasta, como es el caso de la dotación actual del Fondo. Como consecuencia, 40 millones de derechos de emisión procederán de los derechos disponibles para la asignación gratuita y 10 millones de derechos de emisión de los derechos que se subastarán.

Fondo de Modernización (artículo 10 quinquies)

La presente propuesta armoniza el Fondo de Modernización con los nuevos objetivos climáticos de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Legislación Europea sobre el Clima, y al eliminar el apoyo a las inversiones relacionadas con cualquier combustible fósil, no solo con combustibles fósiles sólidos, como ocurre actualmente. Además, la propuesta: aumenta el porcentaje del fondo que debe invertirse en inversiones prioritarias; da más importancia a las inversiones en energías renovables y eficiencia energética en el transporte, los edificios, los residuos y la agricultura; se centra en la eficiencia energética como ámbito prioritario en el lado de la demanda, incluida la industria explícitamente como sector que cumple las condiciones; e incluye el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética.

Captura y utilización del dióxido de carbono [artículo 3, letra b), y artículo 12, apartado 3 ter]

El aumento de la ambición climática fomentará el uso de todas las soluciones tecnológicas destinadas a reducir las emisiones, incluida la captura y el uso del carbono. Como consecuencia, la propuesta establece que no existe obligación de entrega de las emisiones de CO₂ que acaban unidas de forma química y permanente a un producto, de modo que no entran en la atmósfera en condiciones normales de uso.

Eliminación de los obstáculos a las tecnologías hipocarbónicas innovadoras mediante la modificación del ámbito de aplicación del RCDE UE y los parámetros de referencia (artículo 2, artículo 10 bis y anexo I)

Las normas de asignación gratuita del RCDE UE se modifican para apoyar mejor la descarbonización de las industrias de gran consumo de energía mediante el despliegue de tecnologías punteras.

Las tecnologías eficientes justo por debajo del nivel de referencia reciben más asignaciones gratuitas de las que emiten. Esto coloca a las tecnologías innovadoras fuera del RCDE UE en una situación de desventaja competitiva, por lo que puede desalentarse la inversión en esas tecnologías. Las instalaciones innovadoras pueden quedar excluidas del RCDE UE porque modifican su proceso de producción o porque la potencia térmica nominal total de las unidades de combustión de una instalación disminuye a menos de 20 MW.

Este factor disuasorio se aborda de las siguientes maneras: i) especificando que las instalaciones permanecen dentro del RCDE UE cuando reducen la capacidad total de sus unidades de combustión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (por ejemplo, mediante la electrificación), ii) haciendo que las definiciones de las actividades sean tecnológicamente neutras (eliminando las referencias a los combustibles fósiles o a procesos de producción específicos), iii) haciendo referencia a las capacidades de producción en lugar de a las capacidades de combustión y iv) revisando las definiciones de los parámetros de referencia para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones independientemente de la tecnología utilizada, incluso cuando se utilicen tecnologías con emisiones de carbono bajas o nulas. El mantenimiento de instalaciones innovadoras en el RCDE UE también reducirá los valores de los parámetros de referencia y, por tanto, fomentará una mayor reducción de las emisiones.

Introducción del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera (capítulo IV bis)

El nuevo comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera debería establecerse como un sistema independiente y separado a partir de 2025 (capítulo IV bis). Durante el primer año, las entidades reguladas estarán obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar sus emisiones correspondientes a los años 2024 y 2025 (artículos 30ter y 30 septies). La expedición de derechos de emisión y obligaciones de cumplimiento para estas entidades solo será aplicable a partir de 2026, lo que permitirá que el nuevo sistema empiece a funcionar de manera ordenada y eficiente (artículos 30 quater, 30 quinquies y 30 sexies). Dado que hay un número sustancialmente elevado de pequeños emisores en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, y por razones de viabilidad técnica y eficiencia administrativa, el punto del reglamento no se establece con los emisores, sino en las fases anteriores de la cadena de suministro (artículo 30 ter y anexo III). Por lo tanto, el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera será la actividad regulada para el nuevo sistema (anexo III). El ámbito de aplicación de los sectores de los edificios y el transporte por carretera se define sobre la base de las fuentes de emisiones pertinentes incluidas en las Directrices de 2006 del GIECC para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero (anexo III). Las entidades reguladas se definen en consonancia con el sistema de impuestos especiales de la Directiva (UE) 2020/262³¹ del Consejo, dado que ya existe un sólido mecanismo de seguimiento y notificación de las cantidades de combustibles despachadas a consumo a efectos fiscales en virtud de dicha Directiva. Las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación en los sectores de los edificios y el transporte por

31. Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (versión refundida) (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

carretera se ajustarán, en la medida de lo posible, a los mecanismos que funcionan correctamente para las instalaciones fijas y la aviación [artículo 30, letra f)].

El límite máximo de emisiones para el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión se fijará a partir de 2026 sobre la base de los datos recogidos en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo y el nivel de ambición, y disminuirá hasta alcanzar una reducción de las emisiones del 43% en 2030 en comparación con 2005 para los sectores de los edificios y el transporte por carretera (artículo 30 *quater* y anexo III *bis*). Se define un factor de reducción lineal correspondiente. Una vez establecido el seguimiento y la notificación del nuevo comercio de derechos de emisión, la cantidad total de derechos de emisión para 2028 se ajustará sobre la base de los datos de SNV disponibles para el período 2024-2026. El factor de reducción lineal solo se revisará si los datos de SNV son significativamente superiores al límite inicial y no se deben a diferencias a pequeña escala con los datos de inventario de la UE presentado a la CMNUCC.

Los derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión se su bastarán, ya que no se dispone de derechos de emisión gratuitos (artículo 30 *quinquies*). Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores, se anticipará cierta cantidad de derechos de emisión (artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo primero). Además, para garantizar la estabilidad del mercado desde el inicio, también operará una reserva de estabilidad del mercado en los sectores en cuestión sobre la base de normas específicas (artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo segundo). Dado que el sistema es nuevo, se establecen medidas de mitigación para hacer frente al posible riesgo de volatilidad excesiva de los precios, que podría ser especialmente elevada al inicio del comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores (artículo 30 *nonies*).

Con el fin de abordar algunos de los retos de transición y sociales derivados de la tarificación del carbono en los nuevos sectores, así como para garantizar un apoyo específico a la innovación, el comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios también contribuirá a los fondos hipocarbónicos ya existentes. Por tanto, con el fin de estimular la transición ecológica se pondrán a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión expedidos en el marco del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios (artículo 30 *quinquies*, apartado 4).

La Comisión supervisará la aplicación de las normas del nuevo comercio de derechos de emisión y, en caso necesario, propondrá una revisión antes del 1 de enero de 2028 para mejorar su eficacia, administración y aplicación práctica (artículo 30 *decies*).

Los principales elementos de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado que modifica la propuesta son los siguientes:

Considerando la demanda neta de la aviación (artículo 1, apartado 4 bis) y del sector marítimo

La propuesta modifica el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación para incluir las emisiones de la aviación y los derechos de emisión expedidos con respecto a la aviación. El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo³² modificó el artículo 12, apartado 3, de la Directiva RCDE UE para permitir a todos los operadores utilizar todos los derechos de emisión expedidos para sus obligaciones de entrega, incluidos los derechos de emisión de la aviación. La precisión y la eficacia de la reserva como medida de estabilidad del mercado a través de su oferta y demanda mejorarán mediante la inclusión de los derechos de emisión de la aviación en el cálculo de la reserva y preservarán, al mis-

32. Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2017, por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 (DO L 350 de 29.12.2017, p. 7).

mo tiempo, su integridad medioambiental. Si se adopta la presente propuesta de modificación del RCDE UE, las emisiones y derechos de emisión de la aviación se contabilizarán con la cantidad total de derechos de emisión en circulación en el lugar en que se hayan producido o se hayan expedido a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación. Aunque no hay derechos de emisión marítimos independientes, también es necesario modificar el texto para incluir en el cálculo los derechos de emisión y las emisiones en relación con el sector marítimo, ya que actualmente el texto solo se refiere a las emisiones y a los derechos de emisión de las instalaciones. Para evitar la distorsión derivada de la introducción gradual de los requisitos para el transporte marítimo, la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados para el sector marítimo, que se cancelarán en lugar de subastarse, se contabilizará en la cantidad total de derechos de emisión en circulación como si se hubieran expedido los derechos de emisión.³³

Tasa de incorporación (artículo 1, apartado 5)

La tasa de incorporación se modifica para abordar el «efecto de umbral» que tendría lugar cuando la cantidad total de derechos de emisión en circulación (la CTDC) se acerque mucho al umbral superior. En tal caso, un derecho más o menos en la CTDC puede desencadenar o no incorporaciones, dependiendo de si la CTDC está por encima o por debajo del umbral. La incertidumbre sobre si esto sucede o no podría generar volatilidad de precios en el mercado.

La propuesta modifica el mecanismo de la tasa de incorporación. Propone una incorporación de reserva de estabilidad del mercado (REM) cuando la CTDC se sitúe entre 833 y 1096 millones. En tal caso, la incorporación será la diferencia entre la CTDC y el umbral de 833 millones. Mientras la CTDC supere los 1096 millones de derechos de emisión, se aplicaría el índice normal de incorporación (24% hasta 2030).

Se eligió la cifra de 1096 millones de derechos de emisión porque, en esa cantidad, la incorporación del 24% y la diferencia entre la CTDC y el umbral superior se aproximan. Esto aborda el efecto de umbral, al tiempo que se mantiene una incorporación eficiente de la REM si la CTDC es mayor.

Definición la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) (artículo 1, apartado 5)

Al calcular la CTDC, la fórmula especificará que solo se incluyen en la oferta de derechos de emisión los derechos expedidos y no incluidos en la reserva, y el número de derechos de emisión de la reserva ya no se restará de la oferta de derechos de emisión. Este cambio hace más claro el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación y no tiene ninguna incidencia significativa sobre sus resultados, incluidos los cálculos anteriores de la CTDC.

Mecanismo de invalidación (artículo 1, apartado 5 bis)

A partir de 2023, los derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado (REM) que estén por encima del nivel de los volúmenes de subasta del año anterior quedan invalidados. Sin embargo, el nivel de los volúmenes de subasta del año anterior depende de diversos elementos, como el límite máximo y el funcionamiento de la propia REM. Con el fin de garantizar que el nivel de derechos de emisión que permanece en la reserva tras la invalidación sea más predecible, se propone limitar el número de derechos de emisión de la reserva a un nivel de 400 millones de dere-

33. De manera similar a la contabilización de los mecanismos de flexibilidad de los Estados miembros para acceder a los derechos de emisión del RCDE UE, que se tienen en cuenta para el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se establece en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

chos de emisión. Este valor también se corresponde con el umbral más bajo del valor de la CTDC, por debajo del cual se retiran los derechos de emisión de la REM.

Reserva de estabilidad del mercado (REM) para el comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios (artículo 1 bis)

Para hacer frente al riesgo de desequilibrio entre la oferta y la demanda, también funcionará una reserva de estabilidad del mercado para el nuevo comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios, con una incorporación y retirada de derechos de emisión basadas en los umbrales para el excedente de derechos de emisión en ese mercado. Además, para que la REM pueda funcionar como un instrumento eficaz para abordar los desequilibrios del mercado desde el inicio del comercio de derechos de emisión en los dos sectores, se creará en la reserva una serie de derechos de emisión para los nuevos sectores. Con el fin de abordar el posible riesgo de volatilidad excesiva de los precios, se establecen medidas para permitir retirar derechos adicionales de la REM. No obstante, el mecanismo de activación de esta incorporación adicional se basará en el aumento del precio medio de los derechos de emisión y no en el excedente de derechos de emisión en el mercado.

Los principales elementos del Reglamento (UE) 2015/757, conocido como Reglamento SNV, que se modifican mediante la presente propuesta son los siguientes:

La propuesta introduce nuevas definiciones de «autoridad responsable de la gestión» y «datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa». Además, las modificaciones propuestas obligan a las empresas a presentar sus planes de seguimiento a las autoridades responsables de la gestión para su aprobación (artículos 6 y 7 modificados), a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículo 4 modificado) y, tras la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículos 13 a 16 modificados), a presentar estos datos agregados verificados a la autoridad responsable de la gestión (nuevo artículo 11 *bis* y artículo 12 modificado). El verificador no tiene la obligación de verificar el informe de emisiones a nivel de buque ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2015/757, ya que estos informes al nivel de buque ya han sido verificados. La propuesta también confiere a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados para modificar los métodos y normas de seguimiento para adaptarlos al comercio de derechos de emisión (artículo 5, apartado 2, modificado) y para completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades responsables de la gestión, las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa (artículo 6, apartado 8, artículo 7, apartado 5 y artículo 11 *bis*, apartado 4), y las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones al nivel de la empresa y para la emisión de un informe de verificación en lo que respecta a los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa (artículo 13, apartado 6 y artículo 15, apartado 6).

Al proponer la modificación del Reglamento SNV, la presente propuesta complementa la propuesta de la Comisión COM(2019) 38 final.

2021/0211 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)³⁶. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019³⁷.

(3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, destinadas a lograr la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento para transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté dissociado del uso de los recursos. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(4) La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de Covid-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo y el bienestar de los ciudadanos de la Unión, que han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía deben mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenirlas o mitigarlas. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático³⁸.

(5) La Unión se comprometió reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55% por

34. DO C [...] de [...], p. [...].

35. DO C [...] de [...], p. [...].

36. Acuerdo de París (DO L 282, 19.10.2016, p. 4).

37. COM(2019) 640 final.

38. Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

debajo de los niveles de 1990 en la contribución actualizada determinada a escala nacional presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020³⁹.

(6) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰ la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990.

(7) Para llevar a cabo esas reducciones de emisiones, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por consiguiente, la aspiración del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹ de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente, debe incrementarse de manera acorde con este objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030.

(8) El RCDE UE debe incentivar la producción de instalaciones que reduzcan parcial o totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, la descripción de algunas categorías de actividades que figura en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE debe modificarse para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones en los sectores en cuestión. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe ser independiente de la naturaleza del proceso de producción. Por consiguiente, es necesario modificar la definición de los productos y de los procesos y emisiones incluidos en el caso de algunos parámetros de referencia a fin de garantizar la igualdad de condiciones para las tecnologías nuevas y existentes. También es necesario desvincular la actualización de los valores de referencia para las refinerías y para el hidrógeno a fin de reflejar la creciente importancia de la producción de hidrógeno fuera del sector de las refinerías.

(9) La Directiva 96/61/CE⁴² del Consejo fue derogada por la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³. Las referencias a la Directiva 96/61/CE en el artículo 2 de la Directiva 2003/87/CE y en su anexo IV deben actualizarse en consecuencia. Dada la necesidad urgente de reducir las emisiones en el conjunto de la economía, los Estados miembros deben poder actuar para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE a través de políticas distintas de los límites de emisiones adoptados con arreglo a la Directiva 2010/75/UE.

(10) En su Comunicación «La senda hacia un planeta sano para todos»⁴⁴, la Comisión pide que se dirija a la UE hacia una contaminación cero de aquí a 2050 mediante la reducción de la contaminación del aire, el agua dulce, los mares y los suelos, a niveles a los que cabe esperar que no sean nocivos para la salud y los ecosistemas naturales. Las medidas previstas en la Directiva 2010/75/UE, como principal instrumento regulador de las emisiones contaminantes del aire, del agua y del suelo, también permitirán reducir, en muchas ocasiones, las emisiones de gases de

39. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

40. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

41. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

42. Directiva 96/61/CE del Consejo de 24 de septiembre de 1996 relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación (DO L 257 de 10.10.1996, p. 26).

43. Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

44. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones La senda hacia un planeta sano para todos Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo», [COM(2021) 400 final].

efecto invernadero. De conformidad con el artículo 8 de la Directiva 2003/87/CE, los Estados miembros deben garantizar la coordinación entre los requisitos relativos a los permisos de la Directiva 2003/87/CE y los de la Directiva 2010/75/UE.

(11) Reconocer que las nuevas tecnologías innovadoras van a permitir, a menudo, reducir las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes es importante para garantizar sinergias entre las políticas que reducen las emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes, a saber, la Directiva 2010/75/UE, y revisar su eficacia a este respecto.

(12) La definición de generadores eléctricos se utilizó para determinar la cantidad máxima de asignaciones gratuitas de derechos de emisión a la industria en el período comprendido entre 2013 y 2020, pero dio lugar a un tratamiento diferente de las centrales de cogeneración en comparación con las instalaciones industriales. A fin de incentivar el uso de la cogeneración de alta eficiencia y garantizar la igualdad de trato de todas las instalaciones que reciben asignaciones gratuitas de derechos de emisión para la producción de calor y la calefacción urbana, deben suprimirse todas las referencias a los generadores eléctricos de la Directiva 2003/87/CE. Además, el Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión⁴⁵ especifica la admisibilidad de todos los procesos industriales para la asignación gratuita. Por consiguiente, las disposiciones sobre captura y almacenamiento de carbono del artículo 10 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE han quedado obsoletas y deben suprimirse.

(13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁶, o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos de ejecución que especifiquen las condiciones en las que los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso, y que incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO₂, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO₂.

(14) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los trayectos que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36% desde 1990. Estas emisiones representan cerca del 90% de todas las emisiones de navegación de la Unión, ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26% desde 1990. En una hipótesis de *statu quo*, se prevé que las emisiones de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a un 14% entre 2015 y 2030 y un 34% entre 2015 y 2050. Si el impacto del cambio climático de las actividades del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran

45. Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 *bis* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

46. Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

(15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo⁴⁷, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los legisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸, las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración.

(16) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse. Sin embargo, aunque los recientes avances logrados por la OMI son bienvenidos, estas medidas no bastarán para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía⁴⁹. Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un

47. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

48. Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

49. Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período 2023-2025. Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse un número correspondiente de derechos de emisión. A partir de 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.

(18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En su informe, la Comisión debe incluir las propuestas oportunas.

(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia de su aplicación, también en relación con posibles prácticas de elusión y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia.

(20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI. En virtud de la presente Directiva y en consonancia con el principio de «quien contamina paga», mediante un acuerdo contractual, la empresa naviera podría considerar a la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a las emisiones de CO₂ del buque responsable de los costes de conformidad. Esta

entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.

(21) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a cabo una actividad marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse al menos cada dos años para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación de dicha Directiva. Cada dos años, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.

(22) Los Estados miembros deben velar por que las empresas navieras que gestionan cumplan los requisitos de la Directiva 2003/87/CE. En caso de que una empresa naviera no cumpla dichos requisitos y ninguna medida de ejecución adoptada por la autoridad responsable de la gestión haya podido garantizar el cumplimiento, los Estados miembros deben actuar de forma solidaria. Como medida de último recurso, los Estados miembros podrán negar la entrada a los buques bajo la responsabilidad de la empresa naviera de que se trate, excepto en el caso del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, que podrá inmovilizar dicho buque.

(23) Las empresas navieras deben supervisar y notificar sus datos agregados sobre emisiones de las actividades de transporte marítimo a nivel de la empresa, de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2015/757. Los informes sobre los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa deben verificarse de conformidad con las normas establecidas en dicho Reglamento. Al realizar las verificaciones a nivel de la empresa, el verificador no debe verificar el informe de emisiones ni al nivel del buque ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de dicho Reglamento, ya que dichos informes a nivel del buque ya se habrían verificado.

(24) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM podría ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios.

(25) El Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰ modificó el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE para permitir a todos los operadores utilizar todos los derechos de emisión expedidos. De conformidad con el artículo 6, apartado 2, letra e) de dicha Directiva, el requisito para que los permisos de emisión de gases de efecto invernadero incluyan una obligación de entregar derechos de emisión debe adaptarse en consecuencia.

(26) Para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de la Unión para 2030 será necesario reducir las emisiones de los sectores incluidos en el RCDE UE en un 61% con respecto a 2005. La cantidad de derechos de emisión del RCDE UE a escala de la Unión debe reducirse para crear la señal de precio del carbono necesaria a largo plazo e impulsar este grado de descarbonización. A tal fin, debe aumentarse el factor de reducción lineal, teniendo también en cuenta la inclusión de las emisiones del transporte marítimo. Estas últimas deben derivarse de las emisiones de las actividades de transporte marítimo notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión, ajustadas, a partir del año 2021, mediante el factor de reducción lineal.

(27) Teniendo en cuenta que la presente Directiva modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a un período de aplicación que ya se inició el 1 de enero de 2021, por razones de predictibilidad, eficacia medioambiental y simplicidad, la vía más pronunciada de reducción lineal del RCDE UE debe ser una línea recta de 2021 a 2030, con el fin de lograr una reducción del 61% de las emisiones en el RCDE UE de aquí a 2030, como paso intermedio adecuado hacia la neutralidad climática en toda la economía de la Unión en 2050. Dado que el factor de reducción lineal incrementado solo puede aplicarse a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, una reducción única de la cantidad de derechos de emisión debe reducir la cantidad total de derechos de emisión de manera que esté en consonancia con este nivel de reducción anual que se haya efectuado a partir de 2021.

(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5% de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65% de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE.

(29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, la asignación gratuita de derechos de emisión a instalaciones fijas a partir de 2026 debe supeditarse a la inversión en técnicas para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones. Garantizar que esto se centre en los grandes usuarios de energía daría lugar a una reducción sustancial de la carga para los negocios con menor consumo de energía, que pueden ser propiedad de pequeñas y medianas empresas o microempresas. [Referencia pen-

50. Reglamento (UE) 2017/2392 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2017, por el que se modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de mantener las limitaciones actuales del ámbito de aplicación para las actividades de la aviación y preparar la aplicación de una medida de mercado mundial a partir de 2021 (DO L 350 de 29.12.2017, p. 7).

diente de confirmación con la DEE revisada]. Los actos delegados pertinentes deben adaptarse en consecuencia.

(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹, es una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100% durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, al 90% en 2026, y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0%, eliminando así la asignación gratuita al término del décimo año. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.

(31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe aumentarse del 1,6% al 2,5% anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre 4% y 50%, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020.

(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.

(33) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]⁵² se asignan

51. [insértese referencia completa al DO]

52. [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación.

(34) De conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2019/1122 de la Comisión⁵³, cuando los operadores de aeronaves dejen de operar vuelos incluidos en el RCDE UE, sus cuentas pasarán al estado «excluido» y los procesos ya no podrán iniciarse a partir de dichas cuentas. A fin de preservar la integridad medioambiental del sistema, los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido a su cierre deberán utilizarse para cubrir cualquier déficit de entregas por parte de dichos operadores y todos los derechos de emisión sobrantes deberán utilizarse para acelerar la lucha contra el cambio climático mediante su inclusión en el Fondo de Innovación.

(35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO₂. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de Innovación debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.

(36) En caso de suspensión temporal de la actividad de una instalación, la asignación gratuita se ajusta a los niveles de actividad que se notifican obligatoriamente cada año. Además, las autoridades competentes pueden suspender la expedición de derechos de emisión a las instalaciones que hayan suspendido sus actividades, siempre y cuando no haya pruebas de que las vayan a reanudar. Por lo tanto, ya no deberá exigirse a los operadores que demuestren al órgano competente que su instalación reanudará la producción en un plazo determinado y razonable en caso de suspensión temporal de las actividades.

(37) Las correcciones de la asignación gratuita concedida a las instalaciones fijas con arreglo al artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE pueden exigir la concesión de derechos de emisión gratuitos adicionales o la devolución del excedente de derechos de emisión. Los derechos de emisión reservados para los nuevos entrantes en virtud del artículo 10 *bis*, apartado 7, de la Directiva 2003/87/CE deben utilizarse a estos efectos.

(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y eliminar el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles fósiles. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al 80%; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda; y el apoyo

53. Reglamento Delegado (UE) 2019/1122 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión (DO L 177 de 2.7.2019, p. 3).

a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.

(39) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión⁵⁴ establece normas sobre el seguimiento de las emisiones de la biomasa que son coherentes con las normas sobre el uso de la biomasa establecidas en la legislación de la Unión sobre energías renovables. A medida que la legislación va detallando los criterios de sostenibilidad de la biomasa con arreglo a las normas más recientes establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁵, la atribución de competencias de ejecución prevista en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse explícitamente a la adopción de los ajustes necesarios para la aplicación de los criterios de sostenibilidad de la biomasa, incluidos los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa en el RCDE UE. Asimismo, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución a fin de especificar cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones de las mezclas de biomasa cuyas emisiones tienen una calificación de cero y biomasa que no proceda de fuentes con calificación de cero.

(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los ajustes necesarios para tener en cuenta la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.

(41) Dado que también se espera que el dióxido de carbono se transporte por medios distintos de la red de tuberías, como buques y camiones, la cobertura actual del anexo I de la Directiva 2003/87/CE para el transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento debe ampliarse a todos los medios de transporte por razones de igualdad de trato y con independencia de si los medios de transporte están o no incluidos en el RCDE UE. Cuando las emisiones procedentes del transporte también estén incluidas en otra actividad en virtud de la Directiva 2003/87/CE, las emisiones deben contabilizarse en el marco de esa otra actividad para evitar el doble cómputo de las reducciones de emisiones.

(42) La exclusión del RCDE UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ha dado lugar a situaciones en las que las instalaciones que queman una elevada proporción de biomasa han obtenido beneficios inesperados al recibir derechos de emisión gratuitos muy superiores a las emisiones reales. Por consiguiente, debe introducirse un valor umbral para la combustión de biomasa con calificación de cero por encima del cual las instalaciones quedan excluidas del RCDE UE. El valor

54. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

55. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

umbral del 95% se corresponde con el parámetro de incertidumbre establecido en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión⁵⁶.

(43) La Comunicación de la Comisión «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»⁵⁷ subrayaba el reto concreto de reducir las emisiones en los sectores del transporte por carretera y los edificios. Por consiguiente, la Comisión anunció que una mayor ampliación del comercio de derechos de emisión podría incluir las emisiones del transporte por carretera y los edificios. El comercio de derechos de emisión de estos dos nuevos sectores se establecería a través de un comercio de derechos de emisión separado, pero adyacente. Esto evitaría cualquier perturbación del buen funcionamiento del comercio de derechos de emisión en los sectores de las instalaciones fijas y de la aviación. El nuevo sistema va acompañado de políticas y medidas complementarias que protegen contra los efectos indebidos de los precios, conforman las expectativas de los participantes en el mercado y aspiran a una señal de precio del carbono para el conjunto de la economía. La experiencia previa ha demostrado que el desarrollo del nuevo mercado requiere la creación de un sistema eficaz de seguimiento, notificación y verificación. Con el fin de garantizar las sinergias y la coherencia con la infraestructura existente de la Unión en relación con el RCDE UE, que incluye las emisiones de las instalaciones fijas y de la aviación, conviene establecer un comercio de derechos de emisión para los sectores del transporte por carretera y de los edificios mediante una modificación de la Directiva 2003/87/CE.

(44) Con el fin de establecer el marco de aplicación necesario y ofrecer un plazo razonable para alcanzar el objetivo de 2030, el comercio de derechos de emisión en los dos nuevos sectores debe comenzar en 2025. Durante el primer año, las entidades reguladas deberían estar obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar las emisiones correspondientes a los años 2024 y 2025. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de estas entidades deben ser aplicables a partir de 2026. Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitiría que la financiación de la UE y las medidas de los Estados miembros estuvieran en marcha para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión de la UE en ambos sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.

(45) Debido al gran número de pequeños emisores en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, no es posible establecer el punto de regulación a nivel de las entidades que emiten directamente gases de efecto invernadero, como sucede en el caso de las instalaciones fijas y de la aviación. Por consiguiente, por razones de viabilidad técnica y eficiencia administrativa, es más apropiado establecer el punto de regulación en fases previas de la cadena de suministro. El acto que desencadena la obligación de cumplimiento en virtud del nuevo comercio de derechos de emisión debe ser el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, incluida la combustión en el transporte por carretera de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico. Para evitar la doble cobertura, no debe incluirse el despacho a consumo de combustibles que se utilizan en otras actividades contempladas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE.

(46) Las entidades reguladas de los dos nuevos sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido

56. Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 *bis* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

57. COM(2020) 562 final.

por la Directiva (UE) 2020/262⁵⁸ del Consejo, con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya establece un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los usuarios finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.

(47) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera deben estar sujetas a requisitos de permisos de emisión de gases de efecto invernadero similares a los de los titulares de instalaciones fijas. Es necesario establecer normas sobre las solicitudes de permisos, las condiciones para su expedición, el contenido y la revisión de los permisos, así como cualquier cambio relacionado con la entidad regulada. Para que el nuevo sistema comience de manera ordenada, los Estados miembros deben velar por que las entidades reguladas incluidas en el ámbito de aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en 2025.

(48) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión debe seguir una trayectoria lineal para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de 2030 y tener en cuenta la contribución rentable de los edificios y del transporte por carretera de una reducción de emisiones del 43% de aquí a 2030 con respecto a 2005. La cantidad total de derechos de emisión debe establecerse por primera vez en 2026, seguir una trayectoria que comience en 2024 a partir del valor de los límites de emisiones de 2024 (1 109 304 000 CO₂t), calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹ sobre la base de las emisiones de referencia para estos sectores durante el período comprendido entre 2016 y 2018. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,15%. A partir de 2028, la cantidad total de derechos de emisión debe fijarse sobre la base de la media de las emisiones notificadas en los años 2024, 2025 y 2026, y debe disminuir con la misma reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se corresponde con un factor de reducción lineal del 5,43% con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a este valor de trayectoria y si esta divergencia no se debe a diferencias a pequeña escala en las metodologías de medición de emisiones, el factor de reducción lineal debe ajustarse para alcanzar la reducción de emisiones requerida en 2030.

(49) La subasta de derechos de emisión es el método más sencillo y eficiente desde el punto de vista económico para la asignación de derechos de emisión, lo que también evita beneficios imprevistos. Tanto el sector de los edificios como el del transporte por carretera se encuentran bajo una presión competitiva relativamente pequeña o inexistente procedente de fuera de la Unión y no están expuestos a un riesgo de fuga de carbono. Por consiguiente, los derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera solo deben asignarse mediante subasta, sin asignación gratuita.

(50) Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera y teniendo en cuenta la necesidad de las entidades reguladas de cubrir o comprar derechos de emisión futuros para mitigar su riesgo de precio y liquidez, debe subastarse anticipadamente una cantidad mayor de derechos de emisión. En 2026, los volúmenes de las subastas deberán, por tanto, ser un 30% superiores a la cantidad total de derechos de emisión para 2026. Esta cantidad sería suficiente para proporcionar liquidez, tanto

58. Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

59. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

si las emisiones disminuyen en consonancia con las necesidades de reducción, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para esta distribución anticipada del volumen de las subastas deben establecerse en un acto delegado relativo a la subasta, adoptado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

(51) Las normas de distribución de las acciones de subasta tienen mucha importancia para los ingresos procedentes de las subastas que recaerían sobre los Estados miembros, sobre todo, si se tiene en cuenta la necesidad de reforzar la capacidad de los Estados miembros para abordar las repercusiones sociales de una señal de precio del carbono en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. A pesar de que ambos sectores tienen características muy diferentes, conviene establecer una norma común de distribución similar a la aplicable a las instalaciones fijas. La mayor parte de los derechos de emisión debe distribuirse entre todos los Estados miembros sobre la base de la distribución media de las emisiones en los sectores incluidos durante el período 2016-2018.

(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE⁶⁰, el 6,9% de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25% de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20.../nn del Parlamento Europeo y del Consejo⁶². Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

60. Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdcs01].

61. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

62. [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

(53) La información sobre el uso de los ingresos procedentes de las subastas debe armonizarse con la información actual establecida por el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶³.

(54) La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de estimular la reducción rentable de las emisiones.

(55) Las entidades reguladas incluidas en el comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera deben entregar derechos de emisión por sus emisiones verificadas, que se correspondan con las cantidades de combustible que hayan despachado a consumo. Deben entregar, por primera vez, derechos de emisión por sus emisiones verificadas en 2026. A fin de reducir al mínimo la carga administrativa, deben hacerse aplicables al comercio de derechos de emisión de los edificios y al transporte por carretera una serie de normas aplicables al actual régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, con las adaptaciones necesarias. Esto incluye, en concreto, las normas sobre transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión, así como las normas sobre la validez de los derechos de emisión, las sanciones, los órganos competentes y las obligaciones de información de los Estados miembros.

(56) Para que el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera sea eficaz, debe ser posible realizar un seguimiento de las emisiones con un alto grado de certidumbre y a un coste razonable. Las emisiones deben atribuirse a las entidades reguladas sobre la base de las cantidades de combustible despachado a consumo y combinadas con un factor de emisión. Las entidades reguladas deben poder identificar y diferenciar de manera fiable y precisa los sectores en los que se despachan a consumo los combustibles, así como los usuarios finales de los combustibles, a fin de evitar efectos no deseados, como la doble carga. A fin de disponer de datos suficientes para determinar el número total de derechos de emisión para el período comprendido entre 2028 y 2030, las entidades reguladas titulares de un permiso al inicio del sistema en 2025 deben notificar sus emisiones históricas asociadas correspondientes a 2024.

(57) Conviene introducir medidas para abordar el posible riesgo de un aumento excesivo de los precios, que, si es especialmente elevado al inicio del comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera, puede menoscabar la predisposición de los hogares y las personas a invertir en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas deben complementar las garantías proporcionadas por la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴ y que entraron en funcionamiento en 2019. Aunque el mercado seguirá determinando el precio del carbono, las medidas de salvaguardia se activarán mediante un automatismo basado en normas, según el cual los derechos de emisión solo se retirarán de la reserva de estabilidad del mercado si se cumplen las condiciones concretas de activación basadas en el aumento del precio medio de los derechos de emisión. Este mecanismo adicional también debería ser muy reactivo, a fin de hacer frente a la excesiva

63. 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).

64. Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, 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 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

volatilidad debida a factores distintos de los cambios en los fundamentos del mercado. Las medidas deberán adaptarse a los diferentes niveles de aumento excesivo de los precios, lo que dará lugar a distintos grados de intervención. Las condiciones de activación deberán ser objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión, que deberá adoptar las medidas con carácter de urgencia cuando se cumplan las condiciones. Esto se entenderá sin perjuicio de las medidas de acompañamiento que los Estados miembros puedan adoptar para hacer frente a los efectos sociales adversos.

(58) La aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera debe ser supervisada por la Comisión, incluido el grado de convergencia de los precios con el RCDE existente y, si fuese necesario, deberá proponerse al Parlamento Europeo y al Consejo una revisión para mejorar la eficacia, la administración y la aplicación práctica del comercio de derechos de emisión en esos sectores sobre la base de los conocimientos adquiridos, así como una mayor convergencia de los precios. Debe exigirse a la Comisión que presente el primer informe sobre estas cuestiones a más tardar el 1 de enero de 2028.

(59) A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación del artículo 3 *octies quinquies*, apartado 3; el artículo 12, apartado 3 *ter* y el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la atribución de competencias de ejecución recogida en los artículos 14 y 15 de dicha Directiva debe ampliarse para que incluya los sectores del transporte por carretera y los edificios. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁵.

(60) A fin de adoptar actos no legislativos de aplicación general para completar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere a los artículos 10, apartado 4 y 10 *bis*, apartado 8 de dicha Directiva. Además, para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la delegación en los artículos 10, apartado 4 y 10 *bis*, apartado 8 de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para que incluya los sectores del transporte por carretera y los edificios. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados. De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos⁶⁶, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada

(61) Un RCDE UE reformado, que funcione correctamente e incluya un instrumento para estabilizar el mercado constituye un medio fundamental para que la Unión alcance su objetivo acordado para 2030 y los compromisos en el marco del Acuerdo de París. La reserva de estabilidad del mercado pretende corregir el des-

65. Reglamento (UE) n.º 182/2011, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.02.2011, p. 13).

66. DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

equilibrio entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado. El artículo 3 de la Decisión (UE) 2015/1814 establece que la reserva debe revisarse tres años después de su puesta en marcha, y que se debe prestar atención especial a la cifra porcentual para determinar la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado, el umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) que determina la incorporación de derechos de emisión y la cantidad de derechos de emisión que deben retirarse de la reserva.

(62) Teniendo en cuenta la necesidad de emitir una señal de inversión más fuerte para reducir las emisiones de forma eficaz en relación con los costes, y con miras a reforzar el RCDE UE, debe modificarse la Decisión (UE) 2015/1814 a fin de aumentar el tipo porcentual para la determinación del número de derechos de emisión que vayan a depositarse cada año en la reserva de estabilidad del mercado. Además, en el caso de niveles inferiores del CTDC, la incorporación debe ser igual a la diferencia entre el CTDC y el umbral que determina la incorporación de derechos de emisión. Esto evitaría la considerable incertidumbre en los volúmenes de subasta que se producen cuando el CTDC se aproxima al umbral y, al mismo tiempo, garantizaría que el excedente alcanzase el volumen necesario para considerar que el mercado del carbono funciona de manera equilibrada.

(63) Asimismo, para asegurarse de que el nivel de derechos de emisión que permanece en la reserva de estabilidad del mercado después de la invalidación sea predecible, la invalidación de los derechos de emisión de la reserva ya no debe depender de los volúmenes de subasta del año anterior. Por consiguiente, el número de derechos de emisión de la reserva debe fijarse en un nivel de 400 millones de derechos de emisión, lo que se corresponde con el umbral más bajo para el valor del CTDC.

(64) El análisis de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta de Directiva también ha puesto de manifiesto que la demanda neta de la aviación debe incluirse en la cantidad total de derechos de emisión en circulación. Además, dado que los derechos de emisión de la aviación pueden utilizarse del mismo modo que los derechos de emisión generales, incluir la aviación en la reserva la haría más precisa y, por tanto, una herramienta mejor para garantizar la estabilidad del mercado. El cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación debe incluir las emisiones y los derechos de emisión de la aviación expedidos con respecto a la aviación a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva.

(65) Para aclarar el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC), la Decisión (UE) 2015/1814 debe especificar que solo se incluyen en la oferta derechos de emisión expedidos y no incluidos en la reserva de estabilidad del mercado. Además, la fórmula ya no debe restar el número de derechos de emisión de la reserva de estabilidad del mercado de la oferta de derechos de emisión. Este cambio no tendría ninguna repercusión importante en el resultado del cálculo del CTDC, ni en los cálculos anteriores del CTDC o en la reserva.

(66) A fin de mitigar el riesgo de desequilibrios de la oferta y la demanda asociados con el inicio del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera, así como para hacerlo más resistente a las perturbaciones del mercado, debe aplicarse a esos nuevos sectores el mecanismo basado en normas de la reserva de estabilidad del mercado. Para que esta reserva esté operativa desde el inicio del sistema, debería establecerse con una dotación inicial de 600 millones de derechos de emisión para el comercio de derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera y de los edificios. Los umbrales iniciales inferior y superior, que desencadenan la liberación o la incorporación de derechos de emisión de la reserva, deben estar sujetos a una cláusula de revisión general. Otros elementos, como la publicación de la cantidad total de derechos de emisión en cir-

culación o la cantidad de derechos de emisión retirados o incorporados a la reserva deben seguir las normas de la reserva para otros sectores.

(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂ y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

(68) Por tanto, procede modificar la Directiva 2003/87/CE, la Decisión (UE) 2015/1814 y el Reglamento (UE) 2015/757 en consecuencia,

Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1. Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE

La Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

1) *Los apartados 1 y 2 del artículo 2 se sustituyen por el texto siguiente:*

«1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en los anexos I y III y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar ese umbral, permanecerá en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso de producción.

2. La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de cualquier requisito conforme a la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo^(*).

(*) Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) DO L 334 de 17.12.2010, p. 17.»;

2) *El artículo 3 se modifica como sigue:*

a) *la letra b) se sustituye por el texto siguiente:*

«b) “emisiones”: la liberación de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes situadas en una instalación o la liberación procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, o de buques que realizan una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I, de los gases especificados con respecto a dicha actividad, o la liberación de gases de efecto invernadero correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III;”;

b) *la letra d) se sustituye por el texto siguiente:*

«d) “permiso de emisión de gases de efecto invernadero”: el permiso expedido con arreglo a los artículos 5 6 y 30 *ter*;”;

c) *se suprime la letra u);*

d) se añaden las letras v) a z) siguientes:

«v) “empresa naviera”: el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ^(*);

(*) Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

w) “autoridad responsable de la gestión con respecto a una empresa naviera”: la autoridad responsable de administrar el RCDE UE con respecto a una empresa naviera, de conformidad con el artículo 3 *octies quinquies*”;

x) “entidad regulada”: a efectos del capítulo IV *bis*, toda persona física o jurídica, con excepción de cualquier consumidor final de los combustibles, que ejerza la actividad contemplada en el anexo III y que pertenezca a una de las categorías siguientes:

i) cuando el combustible pase a través de un depósito fiscal, tal como se define en el artículo 3, apartado 11, de la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo ^(*), el depositario autorizado, tal como se define en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva, sujeto al pago de los impuestos especiales que se hayan devengado en virtud del artículo 7 de dicha Directiva,

ii) si el inciso i) no es aplicable, cualquier otro deudor del impuesto especial que se haya devengado en virtud del artículo 7 de la Directiva (UE) 2020/262 por los combustibles contemplados en el presente capítulo,

iii) si los incisos i) y ii) no son aplicables, cualquier otra persona que deban registrar las autoridades competentes pertinentes del Estado miembro para ser deudora del impuesto especial, incluida cualquier persona exenta del pago del impuesto especial a que se refiere el artículo 21, apartado 5, párrafo cuarto, de la Directiva 2003/96/CE del Consejo ^(**),

iv) si los incisos i), ii) y iii) no son aplicables o si varias personas son responsables solidarias del pago del mismo impuesto especial, cualquier otra persona designada por un Estado miembro.

(*) Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 058 de 27.2.2020, p. 4).

(**) Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el marco de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

y) “combustible”: a efectos del capítulo IV *bis*, todo combustible enumerado en los cuadros A y C del anexo I de la Directiva 2003/96/CE, así como cualquier otro producto puesto a la venta como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva;

z) “despacho a consumo”: a efectos del capítulo IV *bis*, tendrá el mismo significado que en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva (UE) 2020/262.».

3) El título del capítulo II se sustituye por el texto siguiente:

«Transporte aéreo y marítimo»

4) El artículo 3 bis se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3 bis. Ámbito de aplicación

Los artículos 3 *ter* a 3 *septies* se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I. Los artículos 3 *octies* a 3 *octies sexies* se aplicarán a las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I.».

5) Los artículos 3 septies y 3 octies se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 3 septies. Planes de seguimiento y notificación

Los Estados miembros responsables de la gestión velarán por que los operadores de aeronaves presenten a las autoridades competentes de dichos Estados miembros un plan de seguimiento en el que establezcan medidas para el seguimiento y notifi-

cación de las emisiones y los datos sobre toneladas-kilómetro a efectos de las solicitudes con arreglo al artículo 3 *sexies*, y por que la autoridad competente apruebe dichos planes de acuerdo con los actos a que se refiere el artículo 14.

Artículo 3 *octies*. Ámbito de aplicación a las actividades de transporte marítimo

1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50%) de las emisiones de los buques que realicen viajes con origen en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, el cincuenta por ciento (50%) de las emisiones procedentes de buques que realicen un viaje desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, el cien por cien (100%) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100%) de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

2. Los artículos 9, 9 *bis* y 10 se aplicarán a las actividades de transporte marítimo de la misma manera que a otras actividades incluidas en el RCDE UE.».

6) *Se añaden los siguientes artículos 3octies bis a 3 octies sexies:*

«Artículo 3 *octies bis*. Introducción gradual de los requisitos para el transporte marítimo

Las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión con arreglo al siguiente calendario:

- a) el 20% de las emisiones verificadas notificadas para 2023;
- b) el 45% de las emisiones verificadas notificadas para 2024;
- c) el 70% de las emisiones verificadas notificadas para 2025;
- d) el 100% de las emisiones verificadas notificadas para 2026 y los años sucesivos.

En la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

Artículo 3 *octies ter*. Seguimiento y notificación de las emisiones del transporte marítimo

En lo que respecta a las emisiones procedentes de las actividades del transporte marítimo enumeradas en el anexo I, la autoridad responsable velará por que las empresas navieras bajo su responsabilidad supervisen y notifiquen los parámetros pertinentes durante un período de notificación y presenten datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa a la autoridad responsable, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo ^(*).

(*) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

Artículo 3 *octies quater*. Verificación y acreditación de las emisiones del transporte marítimo

La autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera se asegurará de que la notificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa naviera presentados por una empresa naviera de conformidad con el artículo 3 *octies ter* se

verifique de conformidad con las normas de verificación y acreditación establecidas en el capítulo III del Reglamento (UE) 2015/757 ^(*).

(*) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

Artículo 3 octies quinquies. Autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera

1. La autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera será:

a) en el caso de una empresa naviera registrada en un Estado miembro, el Estado miembro en el que esté registrada la empresa naviera;

b) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro, el Estado miembro con el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes efectuados por dicha empresa naviera en los dos últimos años de seguimiento y que estén incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 3 octies;

c) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro y que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación del artículo 3 octies en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable será el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación del artículo 3 octies.

En su caso, la autoridad responsable de la gestión de una empresa naviera se actualizará cada dos años.

2. Basándose en la mejor información disponible, la Comisión:

a) publicará, antes del 1 de febrero de 2024, una lista de las empresas navieras que hayan realizado una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté incluida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 octies a partir del 1 de enero de 2023 y que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera de conformidad con el apartado 1; y

b) al menos cada dos años a partir de entonces, actualizará la lista para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable de la gestión, en su caso, o para incluir a las empresas navieras que hayan realizado posteriormente una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté comprendida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 octies.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas relativas a la administración de las empresas navieras por las autoridades responsables de la gestión en virtud de la presente Directiva. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.

Artículo 3 octies sexies. Presentación de informes y revisión

1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá seguir el informe con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar dicha elusión.»

7) *El artículo 3 nonies se sustituye por el texto siguiente:*

«Artículo 3 nonies. *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación y de transporte marítimo.».

8) *En el artículo 6, apartado 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:*

«e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión equivalentes a las emisiones totales de la instalación en dicho año, verificadas de conformidad con el artículo 15.».

9) *El artículo 8 se modifica como sigue:*

a) *se suprimen las expresiones «del Parlamento Europeo y del Consejo (1)» y la nota a pie de página (1);*

b) *se añade el apartado siguiente:*

c) «La Comisión revisará la eficacia de las sinergias con la Directiva 2010/75/UE. Los permisos medioambientales y climáticos pertinentes deben coordinarse para garantizar una ejecución eficiente y rápida de las medidas necesarias para cumplir los objetivos climáticos y energéticos de la UE. La Comisión podrá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el contexto de cualquier futura revisión de la presente Directiva.».

10) *En el artículo 9, se añade el apartado siguiente:*

«En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se reducirá en [— millones de derechos de emisión (*que se determinarán en función del año de entrada en vigor*)]. Ese mismo año, la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en 79 millones de derechos de emisión para el transporte marítimo. A partir de [año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], el factor lineal será del 4,2%. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].».

11) *El artículo 10 se modifica como sigue:*

a) *en el apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:*

«El 2% de la cantidad total de derechos de emisión entre 2021 y 2030 se subastará para crear un fondo destinado a mejorar la eficiencia energética y modernizar los sistemas de energía de algunos Estados miembros (“Estados miembros beneficiarios”) según lo dispuesto en el artículo 10 *quinquies* (“Fondo de Modernización”). Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 60% de la media de la Unión en 2013. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II *ter*, parte A.

Además, se subastará para el Fondo de Modernización el 2,5% de la cantidad total de derechos de emisión entre [año siguiente a la entrada en vigor de la Directiva] y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 65% de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II *ter*, parte B.»

b) *en el apartado 3, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:*

«3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del

TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes.»;

c) en el apartado 3, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios, incluso mediante la reducción de impuestos con efecto distorsionador»;

d) en el apartado 4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, incluidas las modalidades para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión con objeto de garantizar que estas se lleven a cabo de una manera abierta, transparente, armonizada y no discriminatoria».

12) El artículo 10 bis se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) los dos párrafos siguientes se insertan después del párrafo segundo:

«En el caso de las instalaciones sujetas a la obligación de llevar a cabo una auditoría energética con arreglo al artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ^(*) [referencia al artículo que debe actualizarse con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de cinco años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita se reducirá en un 25%. La cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría. Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia.

No se asignará ningún derecho de forma gratuita a las instalaciones de sectores o subsectores en la medida en que estén incluidas en otras medidas para hacer frente al riesgo de fuga de carbono, tal como establece el Reglamento (UE) .../.. [referencia al MAFC] ^(**). Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia

(*) Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1)»;

(**) [referencia completa al MAFC]

ii) al final del párrafo tercero se añade la siguiente frase:

«A fin de ofrecer nuevos incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán antes del período 2026-2030 con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes.»;

b) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. No se asignará ningún derecho de forma gratuita en relación con la producción de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] a partir de la fecha de aplicación del mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de estos productos se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de estos productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100% para el período comprendido entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y el final de 2025, al 90% en 2026, y se reducirá en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0% en el décimo año.

La reducción de la asignación gratuita se calculará anualmente como el porcentaje medio de la demanda de asignación gratuita para la fabricación de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] en comparación con la demanda total de derechos de emisión gratuita calculada para todas las instalaciones, para el período pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1. Se aplicará el factor MAFC.

Los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita se pondrán a disposición para apoyar la innovación de conformidad con el artículo 10 *bis*, apartado 8.»;

c) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) en el párrafo tercero, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Para el período comprendido entre 2026 y 2030, los valores de los parámetros de referencia se determinarán de la misma manera que la establecida en las letras a) y d) sobre la base de la información facilitada de conformidad con el artículo 11 para los años 2021 y 2022 y sobre la base de aplicar la tasa de reducción anual a cada año entre 2008 y 2028.»;

iii) en el párrafo tercero, se añade la letra d) siguiente:

«d) Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5% o inferior al 0,2%, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.»;

iv) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en relación con los valores de los parámetros de referencia para los compuestos aromáticos y el gas de síntesis, esos valores de los parámetros de referencia se ajustarán en el mismo porcentaje que los parámetros de referencia de las refinerías con el fin de preservar la igualdad de condiciones para los productores de esos productos»;

d) se suprimen los apartados 3 y 4;

e) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros deberán adoptar medidas financieras de conformidad con los párrafos segundo y cuarto en favor de sectores o subsectores que están expuestos a un riesgo real de fuga de carbono debido a los costes indirectos significativos sufragados efectivamente con cargo a los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero repercutidos en los precios de la electricidad, siempre que esas medidas financieras estén en conformidad con las normas sobre ayudas estatales y, en concreto, no provoquen distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior. Las medidas financieras adoptadas no deben compensar los costes indirectos incluidos en la asignación gratuita, de conformidad con los parámetros de referencia establecidos con arreglo al apartado 1. Cuando un Estado miembro gaste un importe equivalente a más del 25% de sus ingresos procedentes de las subastas del año en que se hayan generado los costes indirectos, expondrá los motivos por los que supera dicho importe.»;

f) en el apartado 7, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«A partir de 2021, los derechos de emisión que con arreglo a los apartados 19, 20 y 22 no se asignen a las instalaciones, se incorporarán a la cantidad de derechos

de emisión reservados de acuerdo con la primera frase del párrafo primero del presente apartado.»;

g) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. 365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 1 *bis*, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.

Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión(*) y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación a que se refiere el párrafo primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) [FuelEU Maritime] se asignarán al Fondo de Innovación y se aplicarán de conformidad con el presente apartado.

El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO₂ en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras; en emplazamientos geográficamente equilibrados. El Fondo de Innovación también podrá dar apoyo a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo, ferroviario y por carretera. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático.

Serán elegibles proyectos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones revolucionarias o estar suficientemente maduras para su aplicación a escala precomercial.

La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo de Innovación se subasten de conformidad con los principios y modalidades establecidos en el artículo 10, apartado 4. Los productos de la subasta constituirán ingresos afectados externos, conforme a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero. Los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

Los proyectos se seleccionarán sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de

aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía hipocarbónica en los sectores afectados. Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO₂. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60% de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40% no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación pública y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100% de los costes pertinentes de los proyectos.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de Innovación, incluidos el procedimiento y los criterios de selección, así como los sectores que cumplen las condiciones y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda.

Ningún proyecto recibirá ayuda a través del mecanismo del presente apartado que supere el 15% del número total de derechos de emisión disponibles a este fin. Se tendrán en cuenta estos derechos de emisión conforme al apartado 7.»;

(*) Decisión 2010/670/UE de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por la que se establecen los criterios y las medidas aplicables a la financiación de proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y al almacenamiento geológico de CO₂, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como de proyectos de demostración de tecnologías innovadoras de energía renovable, al amparo del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 290 de 6.11.2010, p. 39).

h) en el apartado 19, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«19. No se asignará ningún derecho de forma gratuita a una instalación que haya dejado de funcionar.»;

i) se añade el apartado 22 siguiente:

«22. Cuando sea necesario realizar correcciones a las asignaciones gratuitas concedidas en virtud de lo establecido en el artículo 11, apartado 2, se realizarán con derechos de emisión del volumen de derechos de emisión reservados con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7 del presente artículo, o mediante la adición de derechos de emisión a dicha cantidad.».

13) En el artículo 10 quater, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros exigirán a las instalaciones generadoras de electricidad y a los titulares de la red beneficiarios que antes del 28 de febrero de cada año informen sobre la ejecución de las inversiones seleccionadas, incluido el balance de asignaciones gratuitas y gastos en inversión efectuados y el tipo de inversiones subvencionadas. Los Estados miembros informarán sobre el particular a la Comisión, y la Comisión publicará dichos informes.».

14) El artículo 10 quinquies queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Se creará un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética para el período 2021-2030 (el «Fondo de Modernización»). El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen.

Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresa-

dos en el Acuerdo de París. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las instalaciones de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles.»;

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 ("Legislación europea sobre el clima") (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Al menos el 80% de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:

- a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables;
- b) la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables;
- c) la mejora de la eficiencia energética por el lado de la demanda, también en los sectores del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;
- d) el almacenamiento de energía y la modernización de las redes de energía, las tuberías de calefacción urbana, las redes de transmisión de la electricidad y el aumento de las interconexiones entre los Estados miembros;
- e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción; y
- f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con los interlocutores sociales.».

15) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán por que se reconozcan los derechos de emisión expedidos por una autoridad competente de otro Estado miembro a efectos del cumplimiento de las obligaciones de un titular, un operador de aeronaves o una empresa naviera en virtud del apartado 3»;

b) se suprime el apartado 2 bis;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión de las empresas navieras velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año:

- a) el titular de cada instalación entregue un número de derechos de emisión igual a las emisiones totales de dicha instalación durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15;
- b) cada operador de aeronaves entregue un número de derechos de emisión igual a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15;
- c) cada empresa naviera entregue un número de derechos de emisión igual a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 3 *octies quater*.

Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión de las empresas navieras velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con el párrafo primero se cancelen posteriormente.»;

d) en el apartado 3 bis la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«3 bis. Cuando sea necesario y mientras siga siéndolo, al objeto de proteger la integridad medioambiental del RCDE UE, se prohibirá a los titulares, los operadores de aeronaves y las empresas navieras incluidos en el RCDE UE que utilicen derechos de emisión expedidos por un Estado miembro respecto del cual existan

obligaciones que se extingan para los operadores de aeronaves, empresas navieras y otros titulares.»;

e) se inserta el apartado 3 ter siguiente:

«3 ter. La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.

La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han fijado químicamente de forma permanente a un producto para que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.».

16) En el artículo 14, apartado 1, párrafo primero, se añadirá la siguiente frase:

«Dichos actos de ejecución serán aplicables a los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen estas emisiones y se evite el doble cómputo.».

(*) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82)»;

17) El título del capítulo IV se sustituye por el texto siguiente:

«Disposiciones aplicables a la aviación, el transporte marítimo y las instalaciones fijas».

18) El artículo 16 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán por que se publiquen los nombres de los titulares, operadores de aeronaves y empresas navieras que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva»;

b) se insertará el siguiente apartado 3 bis:

«3 bis. Las sanciones previstas en el apartado 3 se aplicarán también a las empresas navieras»;

c) se insertará el siguiente apartado 11 bis:

«11 bis. En el caso de una empresa naviera que haya incumplido los requisitos de entrega durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa naviera en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada de los buques bajo la responsabilidad de la empresa naviera en cuestión en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de entrega con arreglo al artículo 12. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la

oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa naviera cumpla sus obligaciones. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.».

19) El artículo 18 ter se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 18 ter. Asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y otras organizaciones pertinentes

En cumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *quater*, apartado 4; el artículo 3 *septies*, 3 *octies ter*, 3 *octies quater*, 3 *octies quinquies* y 18 *bis*, la Comisión y las autoridades responsables podrán solicitar la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Marítima o de otra organización pertinente y celebrar al efecto los acuerdos oportunos con dichas organizaciones»;

20) En el artículo 30, apartado 2, se añade la frase siguiente:

«Las medidas aplicables a los sectores del mecanismo de ajuste en frontera por carbono se revisarán a la luz de la aplicación del Reglamento xxx [referencia al MAFC].».

21) Se inserta el siguiente capítulo IV bis después del artículo 30:

«Capítulo IV bis. Régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera

Artículo 30 bis. Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a las emisiones, los permisos de emisión de gases de efecto invernadero, la expedición y entrega de derechos de emisión, el seguimiento, la notificación y la verificación en relación con la actividad a que se refiere el anexo III. El presente capítulo no se aplicará a las emisiones contempladas en los capítulos II, II *bis* y III.

Artículo 30 ter. Permisos de emisión de gases de efecto invernadero

1. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de enero de 2025, ninguna entidad regulada lleve a cabo la actividad a que se refiere el anexo III a menos que dicha entidad regulada esté en posesión de un permiso expedido por una autoridad competente de conformidad con los apartados 2 y 3.

2. Toda solicitud de permiso de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo al presente capítulo que la entidad regulada presente a la autoridad competente en virtud del apartado 1 incluirá, como mínimo, una descripción de:

a) la entidad regulada;

b) el tipo de combustibles que despacha a consumo y que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, tal como se definen en el anexo III, y los medios a través de los cuales despachan dichos combustibles a consumo;

c) el uso o usos finales de los combustibles despachados a consumo para la actividad contemplada en el anexo III;

d) las medidas previstas para el seguimiento y la notificación de las emisiones, de conformidad con los actos a que se refieren los artículos 14 y 30 *septies*;

e) Un resumen no técnico de las informaciones incluidas en las letras a) a d).

3. La autoridad competente expedirá un permiso de emisión de gases de efecto invernadero por el que se concede autorización a la entidad regulada a que se refiere el apartado 1 para la actividad a que se refiere el anexo III, si considera que la entidad es capaz de controlar y notificar las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III.

4. En los permisos de emisión de gases de efecto invernadero constarán, al menos, las siguientes indicaciones:

f) el nombre y la dirección de la entidad regulada;

- g) una descripción de los medios por los que la entidad regulada despacha a consumo los combustibles en los sectores incluidos en el presente capítulo;
- h) una lista de los combustibles que la entidad regulada despacha a consumo en los sectores incluidos en el presente capítulo;
- i) un plan de seguimiento que cumpla los requisitos establecidos en los actos mencionados en el artículo 14;
- j) exigencias de información establecidas en los actos mencionados en el artículo 14;
- k) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, los derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo, equivalentes a las emisiones totales en dicho año natural, verificadas de conformidad con el artículo 15.

5. Los Estados miembros podrán permitir que las entidades reguladas actualicen los planes de seguimiento sin modificación del permiso. Las entidades reguladas someterán todo plan de seguimiento actualizado a la autoridad competente para su aprobación.

6. La entidad regulada notificará a la autoridad competente cualquier cambio previsto en el carácter de su actividad o en los combustibles que despache a consumo, que pueda hacer necesaria la actualización del permiso de emisión de gases de efecto invernadero. Cuando proceda, la autoridad competente actualizará el permiso de conformidad con los actos mencionados en el artículo 14. En los casos en que cambie la identidad de la entidad regulada incluida en este capítulo, la autoridad competente actualizará el permiso introduciendo el nombre y la dirección de la nueva entidad regulada.

Artículo 30 quater. Cantidad total de derechos de emisión

1. La cantidad de derechos de emisión expedidos para la Unión en su conjunto en virtud del presente capítulo cada año a partir de 2026 se reducirá de manera lineal desde 2024. El valor de 2024 se definirá como los límites de emisiones de 2024, calculados sobre la base de las emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo(*) para los sectores incluidos en el presente capítulo y aplicando la trayectoria lineal de reducción en todas las emisiones incluidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. La cantidad disminuirá cada año después de 2024 mediante un factor de reducción lineal del 5,15%. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión correspondiente al año 2026.

2. La cantidad de derechos de emisión expedidos a escala de la Unión en virtud del presente capítulo cada año a partir de 2028 se reducirá de manera lineal desde 2025 sobre la base de la media de las emisiones notificadas con arreglo al presente capítulo para los años 2024 a 2026. La cantidad de derechos de emisión se reducirá mediante un factor de reducción lineal del 5,43%, excepto si se aplican las condiciones del punto 1 del anexo III *bis*, en cuyo caso la cantidad se reducirá con un factor de reducción lineal ajustado de conformidad con las normas establecidas en el punto 2 del anexo III *bis*. A más tardar el 30 de junio de 2027, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión para el año 2028 y, en caso necesario, el factor de reducción lineal ajustado.

(*) Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

Artículo 30 quinquies. Subasta de derechos de emisión para la actividad a que se refiere el anexo III

1. A partir de 2026, los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo se subastarán, a menos que se incorporen a la reserva de estabilidad del mercado

establecida por la Decisión (UE) 2015/1814. Los derechos de emisión del presente capítulo se subastarán independientemente de los derechos de emisión de los capítulos II, II *bis* y III.

2. La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en 2026 con un volumen correspondiente al 130% de los volúmenes de subasta para 2026 establecidos sobre la base de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión para ese año y las respectivas cuotas y volúmenes de subasta con arreglo a los apartados 3, 5 y 6. Los volúmenes adicionales por subastar solo se utilizarán para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 *sexies*, apartado 2, y se deducirán de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2028 y 2030. Las condiciones para estas subastas tempranas se fijarán de conformidad con el apartado 7 y el artículo 10, apartado 4.

En 2026 se crearán 600 millones de derechos de emisión incluidos en este capítulo como participaciones de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 3, de la Decisión (UE) 2015/1814.

3. Se subastarán 150 millones de derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo y todos los ingresos de estas subastas se pondrán a disposición del Fondo de Innovación establecido en virtud del artículo 10 *bis*, apartado 8. Lo dispuesto en el artículo 10 *bis*, apartado 8, no se aplicará a los derechos de emisión contemplados en el presente apartado.

4. La cantidad total de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, una vez deducidas las cantidades establecidas en el apartado 3, será subastada por los Estados miembros y se distribuirá entre ellos en porcentajes idénticos a la cuota de emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 para los sectores incluidos en el presente capítulo para la media del período comprendido entre 2016 y 2018 del Estado miembro de que se trate.

5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos para una o varias de las actividades a que se refiere el artículo 10, apartado 3, o para uno o varios de los fines siguientes:

a) medidas destinadas a contribuir a la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios o a la reducción de las necesidades energéticas de los edificios, incluida la integración de las energías renovables y medidas complementarias, de conformidad con el artículo 7, apartado 11, y los artículos 12 y 20 de la Directiva 2012/27/UE [referencias que deben actualizarse con la Directiva revisada], así como medidas para proporcionar apoyo financiero a los hogares de bajos ingresos en los edificios con peor rendimiento;

b) medidas destinadas a acelerar la adopción de vehículos de emisión cero o a proporcionar apoyo financiero para el despliegue de infraestructuras de repostaje y recarga totalmente interoperables para vehículos de emisión cero, o medidas para fomentar el cambio a formas de transporte público y mejorar la multimodalidad, o para proporcionar apoyo financiero para abordar los aspectos sociales relativos a los usuarios de transporte de renta baja y media.

Los Estados miembros utilizarán una parte de los ingresos generados por las subastas de conformidad con el presente artículo para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión en virtud del presente capítulo, y harán especial hincapié en los hogares, microempresas y usuarios del transporte más vulnerables, tal como se definen en el Reglamento (UE) 20.../nn [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima] ^(*). Cuando un Estado miembro presente a la Comisión un [plan social para el clima] de conformidad con dicho Reglamento, el Estado miembro utilizará dichos ingresos, entre otras cosas, para financiar ese plan.

Se entenderá que los Estados miembros han cumplido lo dispuesto en el presente apartado cuando hayan establecido y puesto en práctica políticas de ayuda fiscal o financiera, o políticas internas de regulación que den lugar a ayuda financiera, elaboradas con los fines expuestos en el primer párrafo y que tengan un valor equivalente a los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión a que se refiere el presente capítulo.

Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la utilización de los ingresos y de las medidas adoptadas conforme al presente apartado incluyendo esta información en los informes que presenten con arreglo a la Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

6. Los artículos 10, apartados 4 y 5 se aplicarán a los derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo.

(*) 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).

(**) [anótese la referencia]

Artículo 30 sexies. Transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión

1. El artículo 12 se aplicará a las emisiones, entidades reguladas y derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, con excepción del artículo 12, apartados 2 *bis*, 3, 3 *bis*, apartado 4, tercera y cuarta frase, y apartado 5. A tal efecto:

a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;

b) toda referencia a los operadores de las instalaciones se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;

c) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo.

2. A partir del 1 de enero de 2027, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, la entidad regulada entregue un número de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, que sea igual a las emisiones totales, correspondientes a la cantidad de combustibles despachados a consumo de conformidad con el anexo III, durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con los artículos 15 y 30 *septies*, y por que dichos derechos de emisión se cancelen posteriormente.

Artículo 30 septies. Seguimiento, notificación, verificación de las emisiones y acreditación

1. Los artículos 14 y 15 se aplicarán a las emisiones, entidades reguladas y derechos de emisión incluidos en el presente capítulo. A tal efecto:

a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;

b) toda referencia a las actividades enumeradas en el anexo I se entenderá como una referencia a la actividad contemplada en el anexo III;

c) toda referencia a los titulares se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;

d) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo.

2. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada controle, para cada año natural a partir de 2025, las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III. Garantizarán, asimismo, que cada entidad regulada notifique dichas emisiones a la autoridad competente el año siguiente, a partir de 2026, de conformidad con los actos a que se refiere el artículo 14, apartado 1.

3. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada titular de un permiso de conformidad con el artículo 30 *ter* el 1 de enero de 2025 notifique sus emisiones históricas correspondientes al año 2024 a más tardar el 30 de marzo de 2025.

4. Los Estados miembros velarán por que las entidades reguladas puedan identificar y documentar de forma fiable y precisa los volúmenes exactos de combustible despachado a consumo, por tipo de combustible, que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera, tal como se indica en el anexo III, y el uso final de los combustibles despachados a consumo por las entidades reguladas. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para evitar todo riesgo de doble cómputo de las emisiones contempladas en el presente capítulo y de las emisiones de los capítulos II, II *bis* y III. Se adoptarán normas detalladas para evitar el doble cómputo de conformidad con el artículo 14, apartado 1.

5. Los principios para el seguimiento y la notificación de las emisiones contempladas en el presente capítulo se establecen en la parte C del anexo IV.

6. Los criterios para la verificación de las emisiones contempladas en el presente capítulo se establecen en la parte C del anexo V.

Artículo 30 octies. Administración

Los artículos 13, 15 *bis*, el artículo 16, apartados 1, 2, 3, 4 y 12, los artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 y 29 se aplicarán a las emisiones, las entidades reguladas y los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo. A tal efecto:

- a) toda referencia a las emisiones se entenderá como una referencia a las emisiones incluidas en el presente capítulo;
- b) toda referencia al titular se entenderá como una referencia a las entidades reguladas incluidas en el presente capítulo;
- c) toda referencia a los derechos de emisión se entenderá como una referencia a los derechos de emisión incluidos en el presente capítulo.

Artículo 30 nonies. Medidas en caso de aumento excesivo de los precios

1. Cuando, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, sea superior al doble del precio medio de los derechos de emisión durante los seis meses consecutivos anteriores en las subastas de los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo, la Comisión adoptará, con carácter de urgencia, una decisión para liberar 50 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814.

2. Cuando, durante más de tres meses consecutivos, el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, sea superior al triple del precio medio de los derechos de emisión durante los seis meses consecutivos anteriores en las subastas de los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo, la Comisión adoptará, con carácter de urgencia, una decisión para liberar 150 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 *bis*, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814.

Artículo 30 decies. Revisión del presente capítulo

A más tardar el 1 de enero de 2028, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de las disposiciones del presente capítulo en lo que se refiere a su eficacia, administración y aplicación práctica, en particular sobre la aplicación de las normas de la Decisión (UE) 2015/1814 y la utilización de los derechos de emisión del presente capítulo para cumplir las obligaciones de cumplimiento de las entidades incluidas en los capítulos II, II *bis* y III. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicho informe con una propuesta de modificación del presen-

te capítulo dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo. A más tardar el 31 de octubre de 2031, la Comisión deberá evaluar la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el anexo III en el régimen de comercio de derechos de emisión, que abarca los sectores enumerados en el anexo 1 de la Directiva 2003/87/CE»;

22) Los anexos I, II ter, IV y V de la Directiva 2003/87/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva, y los anexos III, III bis y III ter se insertan en la Directiva 2003/87/CE con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

Artículo 2. Modificaciones de la Decisión (UE) 2015/1814

La Decisión (UE) 2015/1814 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se modifica de la siguiente manera:

a) en el apartado 4 se sustituye la segunda frase por el texto siguiente:

«La cantidad total de derechos de emisión en circulación en un año dado será la cantidad total de derechos de emisión expedidos y no incluidos en la reserva en el período desde el 1 de enero de 2008, incluida la cantidad expedida con arreglo al artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE en su versión vigente hasta el 18 de marzo de 2018 en dicho período y los derechos de utilización de créditos internacionales ejercitados por las instalaciones en el marco del RCDE UE con respecto a las emisiones hasta el 31 de diciembre de dicho año dado, menos las toneladas totales de emisiones verificadas de las instalaciones con arreglo al RCDE UE entre el 1 de enero de 2008 y el 31 de diciembre de ese mismo año dado y los derechos de emisión cancelados de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.»;

b) se inserta el apartado 4 bis siguiente:

«4 bis. A partir de [año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva], el cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación incluirá la cantidad de derechos de emisión expedidos para el transporte aéreo y marítimo desde el inicio de ese año, y la cantidad de derechos de emisión entregados por los operadores de aeronaves y de buques en relación con las emisiones para las que los derechos de emisión son las unidades que pueden utilizarse con respecto a las obligaciones del RCDE UE.

Los derechos de emisión cancelados con arreglo al artículo 3 octies bis de la Directiva 2003/87/CE se considerarán expedidos a efectos del cálculo de la cantidad total de derechos de emisión en circulación.»;

c) los apartados 5 y 5 bis se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre 833 y 1096 millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y 833 millones se deducirá del volumen de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a 1 096 millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá del volumen de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año será igual al 12% de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará.

Sin perjuicio de la cantidad total de derechos de emisión que deba deducirse de conformidad con el presente apartado, hasta el 31 de diciembre de 2030 no se tendrán en cuenta los derechos de emisión contemplados en el artículo 10, apartado 2,

párrafo primero, letra b), de la Directiva 2003/87/CE en la determinación de las cuotas con las que los Estados miembros contribuyen a esa cantidad total.

5 *bis*. A menos que se decida de otro modo en la primera revisión realizada de conformidad con el artículo 3, a partir de 2023 los derechos mantenidos en la reserva que superen los 400 millones de derechos de emisión dejarán de ser válidos.».

2) *Se inserta el artículo 1 bis siguiente:*

«Artículo 1 bis. Funcionamiento de la reserva de estabilidad del mercado para los sectores de los edificios y el transporte por carretera

1. Los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE se incorporarán a una sección separada de la reserva establecida con arreglo al artículo 1 de la presente Decisión y se retirarán de ella, de conformidad con las normas establecidas en el presente artículo.

2. La incorporación a la reserva en virtud del presente artículo surtirá efecto a partir del 1 de septiembre de 2027. Los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE se incorporarán a la reserva, se conservarán en ella y se retirarán de ella separados de los derechos de emisión contemplados en el artículo 1 de la presente Decisión.

3. En 2026, la sección mencionada en el apartado 1 se creará de conformidad con el artículo 30 *quinquies*, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2003/87/CE. A más tardar el 1 de enero de 2031, los derechos de emisión a que se refiere el presente apartado que no se retiren de la reserva dejarán de ser válidos.

4. La Comisión publicará, cada año, la cantidad total de derechos de emisión en circulación incluidos en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, a más tardar el 15 de mayo del año siguiente, separada de la cantidad de derechos de emisión en circulación, con arreglo al artículo 1, apartado 4. La cantidad total de derechos de emisión en circulación en virtud del presente artículo en un año dado será la cantidad acumulada de derechos de emisión del capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, expedidos en el período posterior al 1 de enero de 2026, menos las toneladas acumuladas de emisiones verificadas incluidas en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE para el período comprendido entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de ese mismo año, y los derechos de emisión del capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE cancelados de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE. La primera publicación tendrá lugar el 15 de mayo de 2027.

5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, se encuentra por encima de los 440 millones de derechos de emisión, se deducirán 100 millones de derechos de emisión del volumen de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV *bis*, por subastar por parte de los Estados miembros, en virtud del artículo 30 *quinquies*, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año.

6. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación es inferior a 210 millones, se retirarán de la reserva 100 millones de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV *bis* y se añadirán al volumen de derechos de emisión cubiertos por el capítulo IV *bis* por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 30 *quinquies*, de la Directiva 2003/87/CE. Cuando la reserva contenga menos de 100 millones de derechos de emisión, se retirarán de ella todos los derechos de emisión que contenga con arreglo a lo dispuesto en el presente apartado.

7. Los volúmenes que deban liberarse de la reserva, de conformidad con el artículo 30 *nonies* de la Directiva 2003/87/CE, se añadirán al volumen de derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* que subastarán los Estados miembros en virtud del artículo 30 *quinquies* de la Directiva 2003/87/CE en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de la medida adoptada en virtud del artículo 30 *nonies* de la Directiva 2003/87/CE.

8. El artículo 1, apartado 8, y el artículo 3 se aplicarán a los derechos de emisión incluidos en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE.».

Artículo 3. Modificaciones del Reglamento (UE) 2015/757

El Reglamento (UE) 2015/757 se modifica como sigue:

1) en el artículo 3 se añaden las letras q) y r) siguientes:

«q) «autoridad responsable de la gestión»: la autoridad administradora con respecto a una empresa naviera contemplada en el artículo 3 *octies quinquies* de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*;

r) «datos agregados de emisiones a nivel de la empresa»: suma de las emisiones de CO₂ que debe notificar una empresa con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, con respecto a todos los buques bajo su responsabilidad durante el período de notificación.

* Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).».

2) En el artículo 4 se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Las empresas comunicarán los datos agregados sobre emisiones de los buques que estén bajo su responsabilidad a nivel de la empresa durante un período de notificación de conformidad con el artículo 11 *bis*.».

3) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar los métodos indicados en el anexo I y las normas establecidas en el anexo II, con el fin de tener en cuenta las revisiones de la Directiva 2003/87/CE, normas internacionales correspondientes y los estándares internacionales y europeos. La Comisión también está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar los anexos I y II, con el fin de afinar, a la luz de la evolución tecnológica y científica, los elementos de los métodos de seguimiento que en ellos se establecen y de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE previsto en la Directiva 2003/87/CE.»;

4) el artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos y planes de seguimiento que se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos. La Comisión determinará mediante actos de ejecución esos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme y transferencia automática. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.»;

b) se añaden los apartados 6, 7 y 8 siguientes:

«6. En el plazo de tres meses a partir del [fecha de entrada en vigor de la Directiva RCDE revisada], las empresas presentarán a la autoridad responsable un plan de seguimiento para cada uno de sus buques incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, que el verificador evaluará, en primer lugar, como conformes con el presente Reglamento.

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después de la entrada en vigor de la [fecha de entrada en vigor de la directiva RCDE UE], las empresas presentarán un plan de seguimiento de conformidad con los requisitos del presente Reglamento a la autoridad responsable a más tardar tres meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

8. En un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la [Directiva RCDE UE revisada], las autoridades responsables de la gestión aprobarán los planes de seguimiento presentados por las empresas de conformidad con las normas

establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo. En el caso de los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la [Directiva RCDE revisada] por primera vez después de su entrada en vigor, la autoridad responsable de la gestión aprobará el plan de seguimiento presentado en un plazo de cuatro meses a partir de la primera escala del buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento en relación con las normas para aprobar los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 4 se sustituye la segunda frase por el texto siguiente:

«Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes. La empresa presentará su plan de seguimiento modificado a la autoridad responsable de la gestión una vez que reciba una notificación del verificador que confirme que el plan de seguimiento es conforme.»;

b) se añade el apartado 5 siguiente:

«5. La autoridad responsable de la gestión aprobará las modificaciones del plan de seguimiento con arreglo al apartado 2, letras a), b), c) y d), de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión con arreglo al párrafo segundo del presente apartado.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento en relación con las normas para aprobar cambios en los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.».

6) En el artículo 10, párrafo primero, se añade la letra k) siguiente:

«k) emisiones totales agregadas de CO₂ que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo.».

7) Se inserta el artículo 11 bis siguiente:

«Artículo 11 bis. Notificación y presentación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa

1. Las empresas determinarán los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa durante un período de notificación, sobre la base de los datos del informe de emisiones y del informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, para cada buque que estuviera bajo su responsabilidad durante el período de notificación, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4.

2. A partir de 2024, la empresa presentará a la autoridad responsable de la gestión, a más tardar el 31 de marzo de cada año, los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, que incluyen las emisiones del período de notificación que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, según las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 y verificadas de conformidad con el capítulo III del presente Reglamento (los «datos agregados verificados de emisiones a nivel de la empresa»).

3. La autoridad responsable podrá exigir a las empresas que presenten los datos agregados de emisiones verificados a nivel de la empresa en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar el presente Reglamento con las normas para el seguimiento

y la notificación de los datos agregados a nivel de la empresa y presentar los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa a la autoridad responsable.».

8) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Formato del informe de emisiones y de la notificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa»;

b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El informe de emisiones y la notificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos.».

9) El artículo 13 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, con los requisitos de los artículos 8 a 12 y los anexos I y II.»;

b) se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. El verificador evaluará la conformidad de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa con los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

Si el verificador llega a la conclusión, con una certeza razonable, de que los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa están libres de inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que se declare que los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa se han verificado y son satisfactorios, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

6. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y la emisión de un informe de verificación.».

10) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) los cálculos para determinar las emisiones globales de CO₂ y las emisiones totales agregadas de CO₂ que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo»;

b) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Al considerar la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, el verificador evaluará la integridad y coherencia de los datos notificados con la información facilitada por la empresa, incluidos sus informes de emisiones verificadas y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2.».

11) En el artículo 15 se añade el apartado 6 siguiente:

«6. En lo que respecta a la verificación de los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, el verificador y la empresa cumplirán las normas de verificación establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del párrafo segundo. El verificador no verificará el informe de emisiones ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de cada buque bajo la responsabilidad de la empresa.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, incluidos métodos y procedimientos de verificación.».

12) En el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa, y que emitan los informes de verificación y los documentos de conformidad a que se refiere el presente Reglamento estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.».

13) En el artículo 20, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En el caso de los buques que hayan incumplido los requisitos de seguimiento y notificación durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la AESM, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada del buque de que se trate en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación con arreglo a los artículos 11 y 18. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones. El cumplimiento de dichas obligaciones deberá confirmarse por medio de la notificación de un documento de conformidad válido a la autoridad nacional competente que haya dictado la orden de expulsión. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.».

14) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, en lo que se refiere a garantizar el funcionamiento del RCDE UE y el artículo 6, apartado 8; el artículo 7, apartado 5; el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6 y el artículo 15, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de la entrada en vigor del [Reglamento SNV revisado].»;

*b) en los apartados 3 y 5, los términos «artículo 5, apartado 2; artículo 15, apartado 5; artículo 16, apartado 3» se sustituyen por los términos «artículo 5, apartado 2; artículo 6, apartado 8; artículo 7, apartado 5; artículo 11 *bis*, apartado 4; artículo 13, apartado 6; artículo 15, apartado 5; artículo 15, apartado 6; y artículo 16, apartado 3».*

Artículo 4. Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 1 y 2 de la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2023. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5. Disposiciones transitorias

1. En el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 4, apartado 1, de la presente Directiva, los Estados miembros velarán por que su legislación nacional de transposición del artículo 3, letra u), el artículo 10 *bis*, apartado 3, y el artículo 10 *bis*, apartado 4, el artículo 10 *quater*, apartado 7 y el anexo I, punto 1, de la Directiva 2003/87/CE, en su versión aplicable el [día anterior a la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], siga aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2025.

Artículo 6. Fecha de aplicación del artículo 3

El artículo 3 será aplicable a partir del [fecha de entrada en vigor de la Directiva RCDE revisada].

Artículo 7. Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 8. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros. El artículo 3 será, no obstante, obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE pel que fa a la contribució de l'aviació a l'objectiu de la Unió de reduir les emissions en el conjunt de l'economia i a l'aplicació adequada d'una mesura de mercat mundial

295-00023/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15261 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 [COM(2021) 552 final] [2021/0207 (COD)] {SEC(2021) 552 final} {SWD(2021) 555 final} {SWD(2021) 603 final} {SWD(2021) 604 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Insti-

tución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 552 final, 2021/0207 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 {SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} - {SWD(2021) 604 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta introduce modificaciones en la legislación sobre el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) en relación con su aplicación a la aviación para garantizar que:

- 1) la aviación contribuya al objetivo de reducción de emisiones para 2030 de conformidad con el Pacto Verde Europeo;
- 2) el RCDE UE se modifique como corresponda en relación con el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional de la OACI; y
- 3) se revise la asignación de derechos de emisión a la aviación para aumentar la subasta.

El objetivo es revisar el RCDE UE con respecto a las emisiones de la aviación de manera rentable y coherente, en consonancia con el aumento del objetivo climático de la Unión, al tiempo que se tiene en cuenta la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos de la UE en materia de clima.

El Pacto Verde Europeo¹, adoptado por la Comisión en diciembre de 2019, así como la Legislación europea sobre el clima² y el Plan del Objetivo Climático³, tienen por objeto reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París, conforme a su objetivo de lograr la neutralidad climática en el conjunto de la economía de la UE de aquí a 2050. La UE está aumentando su compromiso de descarbonización para el conjunto de la economía, pasando de al el 40% a al menos el 55%, en comparación con los niveles de 1990 de aquí a 2030 sin utilizar créditos internacionales. Para alcanzar el mayor objetivo climático, todos los sectores, incluida la aviación, deben contribuir adecuadamente a los esfuerzos nacionales necesarios de reducción de las emisiones.

El Pacto Verde Europeo pretende transformar la UE en una sociedad más equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El objetivo de neutralidad climática ha sido respaldado por el Consejo Europeo y el Parlamento y se establece de forma jurídicamente vinculante en la Legislación europea sobre el clima acordada políticamente. El Pacto Verde Europeo aspira también a prote-

1. COM(2019) 640 final

2. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

3. C(2020) 562 final.

ger, mantener y mejorar el capital natural de la UE, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición ha de ser justa e integradora.

Más allá del aumento de la ambición de la UE para 2030, que ahora aspira a lograr una reducción interna de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de la UE de al menos un 55% en comparación con 1990, la Comunicación sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030 subraya que «de acuerdo con su compromiso internacional de actuar en el conjunto de la economía en el marco del Acuerdo de París, la UE debe seguir regulando al menos las emisiones procedentes de la aviación dentro de la UE en el RCDE UE». En sus conclusiones de diciembre de 2020, el Consejo Europeo «invita a la Comisión a que evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030 y a que presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto económico, medioambiental y social en los Estados miembros»⁴.

Las emisiones de la aviación representan el 2-3% de las emisiones mundiales de CO₂ y han aumentado considerablemente desde 1990, tanto a escala de la UE como mundial. A escala de la UE, las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación supusieron el 3,7% del total de todos los sectores de la economía o el 15,7% de las emisiones de CO₂ del transporte en 2018⁴⁹. En 2018, la UE fue responsable del 15% de las emisiones de CO₂ de la aviación mundial⁵. Asimismo, se estima que los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂ son al menos igual de importantes en total que los relacionados con el CO₂ por sí solos⁶.

A pesar de la reciente reducción del tráfico como consecuencia de la pandemia de Covid-19, se prevé que el impacto climático de la aviación siga aumentando, dado el crecimiento histórico del sector por encima de la media de otros sectores económicos. Antes de la pandemia de Covid-19, Eurocontrol había previsto un aumento anual de las emisiones de la aviación europea de un 53% de aquí a 2040 en comparación con 2017⁵³. Antes de la crisis de la Covid-19, la OACI había estimado que, para 2040, las emisiones de la aviación internacional podrían aumentar en hasta un 150% con respecto a 2020⁵⁴.

El RCDE UE es una herramienta clave para abordar las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación en Europa. En la consulta pública sobre la actualización de las normas del RCDE para la aviación, el 91% de los participantes está de acuerdo en que la aviación debería contribuir en mayor medida a las medidas climáticas. El 88% de los participantes cree que las medidas de mercado pueden ser eficaces para hacer frente a las emisiones de la aviación conforme a los objetivos climáticos. Entre 2013 y 2020, se estima que la aviación logró un ahorro neto de 193,4 toneladas de CO₂ gracias al RCDE UE, principalmente mediante la financiación de la reducción de las emisiones en otros sectores³⁹. Esto constituye la contribución de la aviación al objetivo climático de la UE de 2020, y se prevé que esta contribución continúe para 2030.

Teniendo en cuenta las emisiones actuales y previstas del sector de la aviación, y en el contexto de una mayor ambición climática de la UE para 2030, la contribución climática debe reforzarse considerablemente, también con vistas a permitir la contribución necesaria a la neutralidad climática de la UE de aquí a 2050. El Informe Medioambiental de la Aviación Europea 2019 también ha destacado esta necesidad.

La Comisión ha elaborado una serie de evaluaciones de impacto para apoyar las revisiones previstas de los instrumentos legislativos clave del paquete de medidas «Objetivo 55». La evaluación de impacto relativa a la revisión de las normas de

4. <https://www.consilium.europa.eu/media/47348/1011-12-20-euco-conclusions-es.pdf>.

5. La aviación dentro del EEE representó el 7,5% y los vuelos de salida con destino a terceros países otro 7,5%. Los vuelos de salida están cubiertos por las contribuciones determinadas a nivel nacional de la UE en virtud del Acuerdo de París y por la iniciativa «Destino 2050» del sector de la aviación.

6. El documento COM(2020) 777 cuantifica estos impactos, mientras que el documento COM(2020) 747 y los documentos asociados los analizan en detalle.

aviación del RCDE UE analiza diversas opciones a través de las cuales la revisión podría contribuir de forma eficaz y efectiva a la consecución del objetivo actualizado como parte del paquete general. Por consiguiente, la revisión de las normas de aviación debe abordarse junto con la revisión del RCDE UE para las instalaciones fijas y su ampliación a otros sectores. Los elementos del RCDE en los que la interconexión de las revisiones es especialmente destacada son las disposiciones relativas a la cantidad total de derechos de emisión de la aviación y la aplicación de su factor de reducción lineal, así como las disposiciones relativas a la reserva de estabilidad del mercado. Las opciones relativas al ámbito de aplicación del RCDE UE y del CORSIA repercutirán en el nivel de reducción de las emisiones del sector del RCDE y en la demanda de derechos de emisión de la UE. Las opciones relativas al porcentaje de derechos de emisión de la aviación sacados a subasta repercutirán en el importe de los ingresos procedentes de la subasta disponibles para hacer frente al cambio climático, así como en los elementos distributivos.

Para que la aviación contribuya a los objetivos del Acuerdo de París, también es necesaria una acción mundial más amplia. La UE ha apoyado el CORSIA de la OACI y está colaborando con otras partes para fomentar una participación y aplicación adecuadas. La revisión del RCDE UE para la aviación debe garantizar que el CORSIA se aplica debidamente a través del RCDE UE y que la aplicación del CORSIA garantiza la igualdad de trato de las compañías aéreas. Al mismo tiempo, cualquier modificación de la Directiva RCDE UE debe ser coherente con la ambición de la UE de ser climáticamente neutra de aquí a 2050, con el compromiso de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030 y con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima.

Desde 2012, se ha asignado gratuitamente un gran volumen de derechos de emisión al sector de la aviación. La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo⁷⁰ anunció que se presentaría una propuesta para reducir las asignaciones gratuitas realizadas a las aerolíneas. Esto se reitera en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030». Dado que la asignación gratuita constituye una excepción al principio de «quien contamina paga», el método por defecto del RCDE UE es la subasta. El análisis subyacente también indica que el aumento de la subasta en relación con la aviación supone un bajo riesgo de fuga de carbono y una repercusión muy limitada en los precios de consumo.

Las principales modificaciones jurídicas son las siguientes:

- 1) consolidar la cantidad total de derechos de emisión de la aviación en sus niveles actuales y aplicar el factor de reducción lineal de conformidad con el artículo 9 de la Directiva RCDE;
- 2) aumentar la subasta de derechos de emisión de la aviación;
- 3) continuar con la aplicación intraeuropea del RCDE UE a la vez que se aplica el CORSIA, según corresponda, a los vuelos fuera de Europa; y
- 4) garantizar que las compañías aéreas reciban el mismo trato en las mismas rutas en lo que respecta a sus obligaciones con repercusiones económicas.

Paralelamente a estas modificaciones de la Directiva RCDE UE, se está elaborando una propuesta separada para aplicar la obligación de notificación de los Estados miembros a las compañías aéreas establecidas en la UE de una compensación cero en virtud del CORSIA para el año 2021. Dicha propuesta separada hace referencia a los aspectos relativos al CORSIA que deben estar en vigor a más tardar en noviembre de 2022, para que la notificación de la compensación adicional cero se efectúe a más tardar en esa fecha.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El paquete de medidas «Objetivo 55» supone un amplio paso de la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la

UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente interrelacionadas y cada una de ellas depende del diseño de las demás.

Si bien el mandato político para reforzar el RCDE UE de la aviación está claro, se está estudiando conjuntamente con otras iniciativas conexas y pertinentes, como la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y la Directiva sobre fuentes de energía renovables, así como la iniciativa ReFuelEU, que se están evaluando por separado, teniendo debidamente en cuenta la dimensión y las repercusiones del RCDE.

Como se indica en el Pacto Verde Europeo, la reducción del impacto de la aviación en el cambio climático requiere una combinación de instrumentos políticos, ya que no existe una solución única para descarbonizar el sector. La revisión del RCDE UE de la aviación forma parte, por tanto, de un «conjunto de medidas», que incluye medidas de mercado como el RCDE UE y el CORSIA, el impulso de la producción y la adopción de carburantes de aviación sostenibles, mejoras tecnológicas de las aeronaves y mejoras operativas a través, por ejemplo, de la iniciativa del Cielo Único Europeo.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Todas las actuaciones y políticas de la UE deben ser coherentes con las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» y ayudar a la UE a lograr el objetivo reforzado para 2030 y una transición justa y con éxito hacia la neutralidad climática para 2050, tal como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

Como tal, esta iniciativa está vinculada a muchos otros ámbitos políticos, incluidas las políticas exteriores de la Unión, por ejemplo, si la UE anima a los países socios a aplicar también el CORSIA, así como cuando brinda su apoyo para garantizar que las compañías aéreas operen en igualdad de condiciones. La Comisión ha anunciado que afinará la manera en que sus directrices para la mejora de la legislación y las herramientas de apoyo abordan las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad y la innovación, con el objetivo de que todas las iniciativas de la UE cumplan el mandamiento verde de «no ocasionar daños». Esta iniciativa también es coherente con la política de investigación e innovación de la UE y reforzará las sinergias entre los programas de despliegue de la UE, en particular el Fondo de Innovación y los Programas Marco de Investigación e Innovación de la UE, mediante el fomento de la adopción y el despliegue de soluciones innovadoras hipocarbónicas.

La evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030 evaluó cuidadosamente la posibilidad de reforzar y ampliar el comercio de derechos de emisión como uno de los instrumentos para lograr reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala de la UE.

La coherencia con otras políticas de la Unión también se garantiza mediante la coherencia de las evaluaciones de impacto del RCDE UE con las evaluaciones realizadas sobre el resto del marco en materia de clima, energía y transporte hasta el año 2030, y con otras medidas presentadas como parte del conjunto de medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la Directiva 2003/87/CE sobre el RCDE UE, así como de toda la legislación posterior que la modifique y de otra legislación que regule las emisiones de gases de efecto invernadero, es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Esta debe seguir siendo la base jurídica para toda nueva legislación que aborde el impacto en el cambio climático de la aviación, ya que el objetivo principal de la medida es proteger el medio ambiente mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Subsidiariedad

La Directiva RCDE UE es un instrumento político de la UE ya existente. De acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los objetivos de la propuesta que la modifica solo pueden alcanzarse mediante legislación a escala de la UE.

Se requiere un acto jurídico de la UE para que los Estados miembros apliquen el CORSIA, según proceda, a los vuelos cubiertos por el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, tal como se establece en su anexo I, es decir, a los vuelos con origen en aeropuertos del EEE y con destino en otros aeropuertos del EEE o en terceros países, así como a los vuelos que llegan a aeropuertos del EEE procedentes de terceros países.

Actuar a escala de la UE y, en la medida de lo posible, a escala mundial, es más eficaz que hacerlo a escala de un Estado miembro, habida cuenta de la dimensión transfronteriza del cambio climático y del carácter ampliamente transnacional de la aviación. La actuación a escala de la UE permitirá alcanzar de la manera más eficaz los objetivos climáticos internos e internacionales de la UE y garantizar la aplicación armonizada y adecuada del CORSIA con respecto a la UE.

Proporcionalidad

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030 de forma eficaz en relación con los costes, garantizando al mismo tiempo la equidad, la integridad medioambiental, un correcto funcionamiento del mercado interior y la aplicación del CORSIA.

El Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y a nivel interno de al menos un 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta abarca gran parte de estas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa la Directiva a fin de alcanzar dicho objetivo.

Elección del instrumento

La mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es una Directiva de modificación. Este es el instrumento jurídico más apropiado para realizar modificaciones a la actual Directiva RCDE UE (Directiva 2003/87/CE). Una Directiva obliga a los Estados miembros a alcanzar los objetivos y a incorporar las medidas en sus ordenamientos jurídicos nacionales, tanto sustantivos como de procedimiento. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen la innovación y sean tecnológicamente neutras.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

El artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE exige que la Comisión presente un informe al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el CORSIA, en el que examine su nivel de ambición y su integridad medioambiental general, incluidos su nivel de ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el nivel de participación, su aplicabilidad, transparencia, las sanciones en caso de incumplimiento, los procesos de participación pública, la calidad de los créditos de compensación, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros, la rendición de cuentas, así como las normas sobre el uso de biocarburantes. A la luz de lo anterior, debe formularse una propuesta para modificar el Derecho de la Unión a fin de aplicar el CORSIA según corresponda.

Además, el artículo 28 *ter*, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE establece que el informe de la Comisión debe considerar si es necesario revisar las disposiciones

adoptadas en virtud del artículo 28 *quater*, apartado 2. El artículo 28 *ter*, apartado 3, de la Directiva RCDE UE prevé que la Comisión acompañe el informe de «una propuesta, en su caso, de modificar, suprimir, ampliar o sustituir» las excepciones establecidas en el artículo 28 *bis* (que limitan el ámbito de aplicación del RCDE UE a los vuelos dentro del EEE en el período 2017-2023), que sea «coherente con el compromiso de la Unión para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía con objeto de mantener la integridad y efectividad medioambiental de la acción de la Unión en materia de clima».

El informe queda recogido en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y se basa en el estudio «Evaluación de la medida de mercado mundial de la OACI (CORSIA) con arreglo al artículo 28 *ter* y para estudiar la repercusión de los costes de conformidad con el artículo 3 *quinqües* de la Directiva RCDE UE»⁷.

El artículo 3 *quinqües*, apartado 2, de la Directiva RCDE UE exige que la Comisión realice «un estudio sobre la capacidad del sector de la aviación para repercutir el coste del CO₂ a sus usuarios en lo que respecta al RCDE UE y a la medida de mercado mundial desarrollada por la OACI, en comparación con las industrias y el sector energético, con la intención de formular una propuesta de incremento del porcentaje de subasta con arreglo a la revisión a que se refiere el artículo 28 *ter*, apartado 2».

El estudio se incluye en la evaluación de impacto de la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE con respecto a la aviación, y se basa en el informe «Evaluación de la medida de mercado mundial de la OACI (CORSIA) con arreglo al artículo 28 *ter* y para estudiar la repercusión de los costes de conformidad con el artículo 3 *quinqües* de la Directiva RCDE UE».

Consultas con las partes interesadas

Se consultó con las partes interesadas sobre la evaluación inicial de impacto entre el 3 de julio de 2020 y el 28 de agosto de 2020. En total, cincuenta y cuatro entidades presentaron sus respuestas. Entre los participantes, los Estados miembros de la UE apoyaron la coexistencia del RCDE UE y el CORSIA; mientras que los países no pertenecientes a la UE expresaron su preocupación por el solapamiento entre el RCDE UE y el CORSIA, la aplicación parcial del CORSIA, el trato de las compañías aéreas no pertenecientes a la UE y la exclusividad del CORSIA. En lo que se refiere a las opciones de aplicación del CORSIA, la gran mayoría de las ONG se mostraron partidarias de la plena aplicación del RCDE UE o de opciones que mantuvieran como mínimo el ámbito de aplicación actual u opciones híbridas en un punto intermedio. También apoyaron la subasta completa inmediata.

La mayoría de las asociaciones comerciales y las empresas prefirieron la opción política de «solo el CORSIA». En cuanto a las subastas, la mayoría de las asociaciones comerciales y las empresas se mostraron partidarias de mantener la situación actual o de una reducción lenta, así como de la utilización de los ingresos para el sector de la aviación. Los ciudadanos de la UE que participaron se mostraron a favor de una mayor ambición climática por parte del sector.

La consulta pública abierta a las partes interesadas tuvo lugar entre el 1 de octubre de 2020 y el 14 de enero de 2021, y recibió un total de ochenta y una respuestas. En la consulta pública, el 91% de los participantes está de acuerdo en que el sector de la aviación debería contribuir en mayor medida a las medidas climáticas. El 88% de los participantes cree que las medidas de mercado pueden ser eficaces para hacer frente a las emisiones de la aviación conforme a los objetivos climáticos. El 82% de los participantes en la consulta pública estuvo de acuerdo en que las medidas de mercado deben combinarse con otras políticas como el apoyo a las tecnologías de

7. SWD [enlace pendiente de inclusión en el momento de la adopción].

aviación innovadoras, las mejoras operativas, la fiscalidad y la producción, así como el uso de carburantes de aviación sostenibles.

En cuanto a las opciones de aplicación del CORSIA, las opiniones diferían entre los distintos grupos de partes interesadas y dentro de ellos. En el caso de las asociaciones comerciales, las opciones preferibles fueron «solo el CORSIA» y la opción combinada C4MIX, con un 33% de las respuestas en apoyo de cada opción. Las opciones menos preferibles fueron el ámbito de aplicación total del RCDE y la opción combinada C5MIX2, con un 33% de las respuestas en apoyo de cada opción. En el caso de las autoridades públicas, el 30% consideraron que la opción «solo el CORSIA» era la preferible, mientras que un 40% consideró que la opción «solo el CORSIA» era la menos preferible. En el caso de las ONG, el ámbito de aplicación total del RCDE UE fue la opción preferible, con el 89% de las respuestas, mientras que la opción «solo el CORSIA» fue la menos preferible, con el 44% de las respuestas.

De cara a aumentar el porcentaje de derechos de emisión de la aviación sacados a subasta, la mayoría de las partes interesadas se decantaron por la eliminación inmediata, mientras que siguieron considerando que mantener el *statu quo* era la opción menos preferible. Las opiniones de los participantes estaban claramente divididas entre las opciones de aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta. El 53% de las asociaciones comerciales preferían mantener la situación actual e indicaron la eliminación gradual inmediata como la opción menos preferida (un 74%). El 56% de las ONG preferían la eliminación gradual inmediata y el 63% indicó que mantener la situación actual era la opción que menos preferían. El 60% de las autoridades públicas se decantaron por una eliminación gradual lenta de la asignación gratuita.

La gran mayoría de las partes interesadas consideró que aumentar la subasta podría incrementar el coste de los vuelos, mientras que la mayoría también estuvo de acuerdo en que esta medida contribuiría a mitigar el cambio climático.

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto ha analizado las diversas opciones a través de las cuales una revisión del RCDE UE con respecto a la aviación podría contribuir de forma eficaz y efectiva a la consecución del objetivo actualizado como parte de este paquete de medidas «Objetivo 55» más amplio. La evaluación de impacto analiza distintas opciones para la aplicación del CORSIA a través del RCDE UE y para el aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta.

Las opciones para aplicar el CORSIA difieren en la medida en que se mantiene, reduce o amplía la cobertura del RCDE UE actual. La comparación de las opciones muestra que, si bien los incentivos de precios del RCDE constituyen órdenes de magnitud más significativas que el precio de las compensaciones de calidad del CORSIA, el impacto medioambiental global a escala mundial en todas las opciones políticas es limitado debido al limitado alcance geográfico del RCDE UE. Sin embargo, existen diferencias significativas entre las opciones en lo que respecta a la contribución al objetivo de reducción de emisiones de la UE. También existen diferencias considerables en lo que respecta a los ingresos derivados de las distintas combinaciones de opciones políticas, ya que el CORSIA, por naturaleza, no genera ningún ingreso público por parte de las compañías aéreas. La opción preferida es mantener la cobertura del RCDE UE actual (vuelos dentro del EEE, incluidos los vuelos de salida con destino a Suiza y al Reino Unido) e introducir disposiciones adecuadas relacionadas con el CORSIA para los vuelos que actualmente no están cubiertos por el RCDE UE (vuelos con origen o destino en terceros países, y efectuados por compañías aéreas establecidas en la UE entre dos terceros países).

Las opciones para aumentar el porcentaje de subasta en la asignación de derechos de emisión de la aviación difieren en cuanto a la velocidad del aumento. La comparación de las opciones analizadas muestra argumentos sólidos para pasar a

la subasta completa a partir de la fecha de entrada en vigor de la legislación revisada. Aunque se han asignado derechos de emisión gratuitos, en particular para hacer frente a los posibles efectos negativos para la competitividad y a la fuga de carbono, estos constituyen una excepción al principio de «quien contamina paga». El análisis indica que el aumento del porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta supone un bajo riesgo de fuga de carbono. El paso a la subasta completa implica estabilizar el límite máximo para la aviación en los niveles actuales, ya que la subasta es actualmente un porcentaje fijo de las asignaciones gratuitas. De este modo, se mantendría el nivel actual de integridad medioambiental para el límite máximo de la aviación, y este límite estaría sujeto al factor de reducción lineal, como ya exigen los legisladores y como ocurre con todos los demás operadores del RCDE UE. La supresión de la asignación gratuita en el RCDE UE reforzaría su integridad medioambiental. La opción preferida es un aumento de la subasta desde la entrada en vigor de la modificación.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en su artículo 37.

4. Repercusiones presupuestarias

En el marco del RCDE actual, la mayor parte de los ingresos procedentes de las subastas recaen en los Estados miembros, por lo que hay repercusiones positivas en los presupuestos nacionales. La Comisión presentará los ajustes del marco presupuestario de la UE necesarios en el marco del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual.

En la actual cobertura del RCDE UE no hay repercusiones administrativas adicionales en las administraciones nacionales. El impacto de la aplicación del CORSIA debe limitarse utilizando las mismas infraestructuras.

Las opciones de desarrollo de TI y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. Otros elementos

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 3 *quater*, apartados 1 a 3, se modifica para consolidar la cantidad total de derechos de emisión para el sector de la aviación en el nivel de la asignación/subasta para los vuelos dentro de Europa y los vuelos con salida desde aeropuertos del EEE hacia Suiza y el Reino Unido. La asignación para el año 2024 se basará en la asignación total a los operadores de aeronaves en activo en 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en la Directiva RCDE. La asignación se incrementará en el nivel de asignación que se habría efectuado si las rutas entre regiones ultraperiféricas y otros Estados distintos del Estado miembro en el que se encuentra la región ultraperiférica hubieran estado cubiertas por el RCDE en 2023. La excepción temporal a las obligaciones del RCDE UE para estas rutas expira el 31 de diciembre de 2023. El aumento del límite máximo se reducirá aplicando el factor de reducción lineal especificado en la Directiva RCDE.

Se propone una excepción limitada en el tiempo al RCDE UE para las emisiones de los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 1, se sustituye para establecer un aumento de la subasta de derechos de emisión para el sector de la aviación a partir del año si-

guiente a la entrada en vigor de la modificación. La modificación tiene por objeto la transición hacia la subasta completa a partir de 2027.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 2, se suprime por haber quedado obsoleto.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 3, primera frase, se modifica para reflejar que los actos delegados que se adopten para completar la presente Directiva en lo que respecta a los mecanismos concretos relativos a la subasta por parte de los Estados miembros de derechos de emisión de la aviación deben incluir las modalidades para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión.

El artículo 3 *quinquies*, apartado 4, se sustituye para reflejar una recomendación más firme de que los Estados miembros utilicen los ingresos procedentes de la subasta del RCDE para hacer frente al cambio climático y de que una parte de dichos ingresos se asigne al presupuesto de la Unión en virtud de la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 sobre el sistema de recursos propios.

Se suprimen los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*, ya que las normas de asignación gratuita a los operadores de aeronaves ya no son necesarias tras la transición a la subasta completa.

El artículo 11 *bis*, apartados 1 a 4, se sustituye para prever que las compañías aéreas establecidas en la UE utilicen los créditos internacionales adecuados para la conformidad de los vuelos con origen o destino en terceros países que apliquen el CORSIA. Para garantizar que la aplicación del CORSIA por parte de la UE apoye los objetivos del Acuerdo de París y ofrezca incentivos para una amplia participación en el CORSIA, deben cumplirse las siguientes condiciones: los créditos de cumplimiento proceden de Estados que son Partes del Acuerdo de París y participan en el CORSIA, y se evita el doble cómputo de créditos.

Se añade un nuevo apartado 8 al artículo 11 *bis*, que faculta a la Comisión para adoptar un acto de ejecución en el que se especifiquen los créditos cuyo uso el Consejo de la OACI ha considerado aceptable para dar cumplimiento al CORSIA.

Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 12, por el que se aplica el CORSIA a las compañías de la UE con respecto a sus vuelos con origen o destino en el Espacio Económico Europeo, Suiza y el Reino Unido, y fuera de ellos. Las obligaciones de entrega de las compañías aéreas para estos vuelos se reducen de la totalidad de las emisiones a su porcentaje respecto de las emisiones colectivas de la aviación, según la hipótesis de referencia del CORSIA.

En el artículo 25 *bis* se añaden los apartados 3 a 9.

La Comisión está facultada para adoptar y mantener un acto de ejecución en el que figure una lista de Estados (fuera del EEE, Suiza y el Reino Unido) que se considera que aplican el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión.

La verificación del cumplimiento en virtud del CORSIA de las compañías aéreas no establecidas en la UE corresponde únicamente al país de origen de estas compañías. La aplicación del CORSIA a los vuelos fuera de Europa implica, por tanto, eximir a las compañías aéreas no europeas de las obligaciones del RCDE UE para los vuelos entre Europa y terceros países que aplican el CORSIA.

Para garantizar la igualdad de trato en las rutas, los vuelos con origen o destino en países que no aplican el CORSIA estarían exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA.

Los vuelos con origen o destino en la mayoría de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo que no apliquen el CORSIA estarían exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA sin fecha límite para la exención.

La Comisión debe estar facultada para adoptar un acto de ejecución que exima a las compañías aéreas establecidas en la UE de los requisitos de entrega respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de las compañías aéreas establecidas en la UE debido a una aplicación o ejecución menos estricta del CORSIA en el tercer país. La distorsión de

la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de los créditos de compensación admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo.

2021/0207 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ estableció un régimen para el comercio en la Unión de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a fin de fomentar la reducción de las emisiones de esos gases de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente. Las actividades de aviación se incluyeron en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE mediante la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹.

(2) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)¹². Las Partes del Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. A fin de alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, todos los sectores de la economía deben contribuir a lograr una reducción de las emisiones, lo que incluye a la aviación internacional.

(3) El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago) en la décima reunión de su 214º período de sesiones, el 27 de junio de 2018. La Unión y sus Estados miembros siguen apoyando el CORSIA y se han comprometido a aplicarlo desde el inicio de la fase piloto 2021-2023¹³.

8. DO C , , p. .

9. DO C , , p. .

10. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

11. Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

12. Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

13. Decisión (UE) 2020/954 del Consejo, de 25 de junio de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la notificación de la participación voluntaria en el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) a partir del 1 de enero de 2021, y a la opción elegida para calcular los requisitos de compensación de los operadores de aeronaves durante el período 2021-2023 (DO L 212 de 3.7.2020, p. 14).

(4) De conformidad con la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo¹⁴, los Estados miembros notificaron a la Secretaría de la OACI las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE. El objetivo era preservar el acervo de la Unión y el futuro espacio político, así como el nivel de ambición climática de la Unión y el papel exclusivo del Parlamento Europeo y del Consejo a la hora de decidir el contenido de la legislación de la Unión. Tras la adopción de esta modificación de la Directiva 2003/87/CE, debe actualizarse la notificación de las diferencias entre el CORSIA y el RCDE UE a la Secretaría de la OACI para reflejar las revisiones realizadas en el Derecho de la Unión.

(5) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019¹⁵.

(6) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 en el compromiso actualizado de reducciones determinadas a nivel nacional de la Unión y sus Estados miembros presentado a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020¹⁶.

(7) La Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050 en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) a nivel interno en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990.

(8) La presente modificación de la Directiva 2003/87/CE tiene por objeto la aplicación en el sector de la aviación de las contribuciones de la Unión en virtud del Acuerdo de París, y del marco regulador para alcanzar el objetivo climático vinculante de la Unión para 2030 de reducir internamente las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030, establecido en el Reglamento (UE) 2021/....

(9) La aviación debe contribuir a los esfuerzos de reducción de emisiones necesarios para alcanzar el objetivo climático de la Unión de aquí a 2030. Por consiguiente, la cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse y quedar sujeta al factor de reducción lineal.

(10) Para alcanzar la mayor ambición climática será necesario canalizar el mayor número posible de recursos hacia la transición climática. Como consecuencia de ello, todos los ingresos procedentes de la subasta que no se asignen al presupuesto de la Unión deben utilizarse con fines relacionados con el clima.

(11) De conformidad con el artículo 28 *ter*, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, la Unión debe evaluar el plan CORSIA de la OACI y aplicarlo según corresponda, de forma coherente con el compromiso de la Unión de reducir las emisiones en todos los sectores de la economía para 2030.

(12) La cantidad total de derechos de emisión para la aviación debe consolidarse en el nivel de la asignación para los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido. La asignación para el año 2024 debe basarse en la asignación total a los operadores de aeronaves en activo en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal espe-

14. Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo, de 29 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (DO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

15. COM(2019) 640 final.

16. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

17. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

cificado en el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE. El nivel de asignación debe incrementarse para tener en cuenta las rutas que no estaban cubiertas por el RCDE UE en el año 2023, pero que están cubiertas por el RCDE UE a partir del año 2024.

(13) El aumento de la subasta de derechos de emisión a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación de la Directiva 2003/87/CE debe constituir la norma para la asignación de derechos de emisión en el sector de la aviación, teniendo en cuenta la capacidad del sector para repercutir el aumento del coste del CO₂.

(14) La Directiva 2003/87/CE también debe modificarse en lo que respecta a las unidades de cumplimiento aceptables, a fin de tener en cuenta los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión adoptados por el Consejo de la OACI en su 216.º período de sesiones, en marzo de 2019, como elemento esencial del CORSIA. Las compañías aéreas establecidas en la Unión deben poder utilizar créditos internacionales para el cumplimiento de los requisitos aplicables a los vuelos con origen o destino en terceros países que se considera que participan en el CORSIA. A fin de garantizar que la aplicación del CORSIA por parte de la Unión apoye los objetivos del Acuerdo de París y ofrezca incentivos para una amplia participación en el CORSIA, los créditos deben proceder de Estados que sean Partes del Acuerdo de París y que participen en el CORSIA, y debe evitarse el doble cómputo de créditos.

(15) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de utilización de los créditos internacionales de conformidad con el artículo 11 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar una lista de los créditos cuyo uso el Consejo de la OACI ha considerado aceptable a efectos del cumplimiento del CORSIA y que cumplen las condiciones de admisibilidad mencionadas anteriormente. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸.

(16) Para garantizar que existan los mecanismos necesarios para la autorización de las partes participantes, se realicen los ajustes oportunos en la notificación de las emisiones antropógenas por las fuentes y las absorciones por los sumideros cubiertas por las contribuciones determinadas a nivel nacional de las partes participantes, y se eviten el doble cómputo y el aumento neto de las emisiones mundiales, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con vistas a establecer requisitos detallados para dichos mecanismos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹.

(17) De cara a la aplicación del CORSIA a los vuelos distintos de los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, deben reducirse las obligaciones de entrega impuestas a los operadores de aeronaves establecidos en la Unión que efectúen estos vuelos. Las obligaciones de entrega de los operadores de aeronaves en relación con estos vuelos deben reducirse únicamente a su porcentaje en las emisiones colectivas de la aviación internacional por encima de los niveles colectivos de 2019, con respecto a las emisiones durante el período 2021-2023, y por encima de los niveles colectivos del período 2019-2020 para los años siguientes de aplicación del CORSIA.

(18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la inclusión en la lista de países que se considera que aplican el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 3, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar y mantener la lista de Estados que no sean miembros del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera

18. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

19. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

que participan en el CORSIA a efectos del Derecho de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(19) Dado que, en el caso de los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión, la aplicación y el cumplimiento del CORSIA corresponde únicamente al país de origen de estos operadores, la aplicación del CORSIA a los vuelos distintos de los vuelos procedentes de un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, en Suiza o en el Reino Unido implica eximir a los operadores de aeronaves establecidos fuera de la Unión de las obligaciones del RCDE UE en relación con estos vuelos.

(20) Para garantizar la igualdad de trato en las rutas, los vuelos con origen o destino en países que no aplican el CORSIA deben quedar exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA. Para incentivar la plena aplicación del CORSIA a partir de 2027, la exención solo debe aplicarse a las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026.

(21) Los vuelos con origen o destino en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, que no apliquen el CORSIA, excepto aquellos Estados cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión, deben quedar exentos de las obligaciones del RCDE UE o del CORSIA sin una fecha límite para la exención.

(22) A fin de garantizar condiciones uniformes para eximir a los operadores de aeronaves de los requisitos de entrega establecidos en el artículo 12, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino y origen en países que aplican el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o que no hagan cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 7, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para eximir a las compañías aéreas establecidas en la Unión de los requisitos de entrega respecto de las emisiones de vuelos cuando se produzca una distorsión significativa de la competencia en detrimento de las compañías aéreas establecidas en la UE debido a una aplicación o un cumplimiento menos estrictos del CORSIA en el tercer país. La distorsión de la competencia podría deberse a un enfoque menos estricto de los créditos de compensación admisibles o las disposiciones sobre doble cómputo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para establecer una igualdad de condiciones en las rutas entre dos países distintos que aplican el CORSIA cuando dichos países permiten a los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las incluidas en la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE, de conformidad con el artículo 25 *bis*, apartado 8, de dicha Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para permitir a los operadores de aeronaves establecidos en un Estado miembro utilizar tipos de unidades adicionales a las de la lista adoptada de conformidad con el artículo 11 *bis*, apartado 8, o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(24) A fin de garantizar la igualdad de condiciones en las rutas entre dos terceros países que apliquen el CORSIA, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado en lo que respecta a la aceptación de otros créditos en dichas rutas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación²⁰ de 13 de abril

20. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(25) Debe prestarse especial atención al fomento de la accesibilidad para las regiones ultraperiféricas de la Unión. Por consiguiente, debe establecerse una excepción al RCDE UE en cuanto a las emisiones de los vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro.

(26) Es importante que haya un enfoque integral de la innovación para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo y en beneficio de la competitividad de la industria europea. Esto reviste especial importancia para sectores difíciles de descarbonizar, como la aviación y el transporte marítimo, en los que es necesario desplegar una combinación de mejoras operativas, combustibles alternativos climáticamente neutros y soluciones tecnológicas. Por tanto, los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de I+D reciben apoyo, entre otras cosas, a través del Programa Marco «Horizonte Europa», que ofrece una financiación considerable y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE.

(27) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(28) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia. Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1

La Directiva 2003/87/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 3 *quater* queda modificado como sigue:

a) se suprime el apartado 2,

b) se añaden los apartados 5, 6 y 7 siguientes:

«5. La Comisión determinará la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves para el año 2024 sobre la base de la asignación total de derechos de emisión respecto de los operadores de aeronaves que realizaban actividades de aviación incluidas en el anexo I en el año 2023, reducida aplicando el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9, y publicará dicha cantidad, así como la cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita que habría habido en 2024 si las normas sobre la asignación gratuita no se hubieran actualizado.

6. En lo que respecta a los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, que no estaban cubiertos por el RCDE UE en 2023, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves se incrementará en el nivel de las asignaciones, incluidas la asignación gratuita y las subastas, que se habrían realizado si hubieran estado cubiertos por el RCDE UE en ese año, menos el factor de reducción lineal especificado en el artículo 9.

7. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 *bis*, el artículo 14, apartado 3, y el artículo 16, los Estados miembros considerarán que se cumplen los requisitos establecidos en dichas disposiciones y no adoptarán ninguna medida contra los operadores de aeronaves en lo que respecta a las emisiones que se produzcan

hasta 2030 procedentes de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro fuera de dicha región ultraperiférica.»;

2) El artículo 3 *quinquies* queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En 2024, se subastará el 25% de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita según lo publicado de conformidad con el artículo 3 *quater*.»,

b) se añaden los apartados 1 *bis*, 1 *ter*, 1 *quater* y 1 *quinquies* siguientes:

«1 *bis*. En 2025, se subastará el 50% de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, calculada a partir de la publicación de conformidad con el artículo 3 *quater*.

1 *ter*. En 2026, se subastará el 75% de la cantidad de derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año, calculada a partir de la publicación de conformidad con el artículo 3 *quater*.

1 *quater*. A partir del 1 de enero de 2027, se subastará la totalidad de los derechos de emisión con respecto a los cuales se hubiera realizado una asignación gratuita en ese año.»,

1 *quinquies*. Los derechos de emisión asignados gratuitamente se asignarán a los operadores de aeronaves de manera proporcional a su porcentaje de emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en 2023. Este cálculo también tendrá en cuenta las emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas en relación con los vuelos que solo estén cubiertos por el RCDE UE a partir del 1 de enero de 2023.»,

c) se suprime el apartado 2,

d) la primera frase del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente a los mecanismos concretos relativos a la subasta por parte de los Estados miembros de los derechos de emisión del sector de la aviación, de conformidad con el presente artículo, apartados 1, 1 *bis*, 1 *ter*, 1 *quater* y 1 *quinquies*, incluidas las modalidades para transferir una parte de los ingresos procedentes de dicha subasta al presupuesto general de la Unión.»,

e) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión contempladas en este capítulo, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del Tratado y consignados en el presupuesto general de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión de conformidad con el artículo 10, apartado 3.»,

3) Se suprimen los artículos 3 *sexies* y 3 *septies*;

4) En el artículo 6, apartado 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión equivalentes a las emisiones totales de la instalación en dicho año, verificadas de conformidad con el artículo 15.»;

5) El artículo 11 *bis* se modifica como sigue:

a) los apartados 1 a 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, podrán utilizar las siguientes unidades para cumplir sus obligaciones establecidas en el artículo 12 con respecto a las emisiones procedentes de vuelos con

destino y origen en países enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3:

a) créditos autorizados por las partes que participan en el mecanismo establecido en virtud del artículo 6, apartado 4, del Acuerdo de París;

b) créditos autorizados por las partes que participan en programas de créditos que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles según lo indicado en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 8;

c) créditos autorizados mediante acuerdos entre las partes de conformidad con el apartado 5;

d) créditos expedidos en relación con proyectos a escala de la Unión de conformidad con el artículo 24 *bis*.

2. Las unidades a que se refiere el apartado 1, letras a) y b), podrán utilizarse si se cumplen las siguientes condiciones:

a) proceden de un país que es parte del Acuerdo de París en el momento de la utilización;

b) proceden de un país que figura en la lista del acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3, como participante en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Esta condición no se aplicará a las emisiones anteriores a 2027, ni a los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, excepto en el caso de los países cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión.

3. Las unidades a que se refiere el apartado 1, letras a), b) y c), podrán utilizarse si existen mecanismos para la autorización de las partes participantes, se realizan ajustes oportunos en la notificación de las emisiones antropógenas por las fuentes y las absorciones por los sumideros cubiertas por las contribuciones determinadas a nivel nacional de las partes participantes, y se evitan el doble cómputo y el aumento neto de las emisiones mundiales.

La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan requisitos más detallados para los mecanismos a que se refiere el párrafo primero, que podrán incluir requisitos de notificación y registro, así como para la enumeración de los Estados o programas que apliquen dichos mecanismos. Los mecanismos tendrán en cuenta las flexibilidades concedidas a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»,

c) se suprime el apartado 4,

d) se añade el apartado 8 siguiente:

«8. La Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se enumeren los créditos que el Consejo de la OACI haya considerado admisibles y que cumplan las condiciones establecidas en los apartados 2 y 3. La Comisión modificará dicha lista según proceda. Dicho acto de ejecución se adoptará de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

6) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. De conformidad con la metodología establecida en el acto delegado a que se refiere el apartado 7, los Estados miembros calcularán cada año la compensación correspondiente al año natural anterior en el sentido de las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional de la OACI, distintos de los aplicables a los vuelos con origen en un aeródromo situado en el EEE y con destino en un aeródromo situado en el EEE, Suiza o el Reino Unido, y, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, informarán del nivel de compensación a los operadores de aeronaves que cumplen todas las condiciones siguientes:

a) son titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o están registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;

b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019.

A los efectos del párrafo primero, letra b), no se tendrán en cuenta las emisiones de CO₂ de los siguientes tipos de vuelos:

- i) vuelos de Estado,
 - ii) vuelos humanitarios,
 - iii) vuelos médicos,
 - iv) vuelos militares,
 - v) vuelos de extinción de incendios.»
- b) se añaden los apartados 7 y 8 siguientes:

«7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva mediante el establecimiento de la metodología para calcular las responsabilidades de compensación de los operadores de aeronaves.

8. En lo que respecta a los vuelos con origen o destino en los países enumerados en el acto de ejecución adoptado en virtud del artículo 25 *bis*, apartado 3, o a los vuelos entre dichos países, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, cancelarán las unidades a que se refiere el artículo 11 *bis* únicamente en relación con la cantidad notificada por dicho Estado miembro con respecto al año natural pertinente. La cancelación tendrá lugar a más tardar el 31 de enero de 2025 para las emisiones del período 2021-2023, el 31 de enero de 2028 para las emisiones del período 2024-2026, el 31 de enero de 2031 para las emisiones del período 2027-2029, el 31 de enero de 2034 para las emisiones del período 2030-2032 y el 31 de enero de 2037 para las emisiones del período 2033-2035.»;

7) En el artículo 18 *bis*, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) a partir de 2024, al menos cada dos años, actualizará la lista para incluir a los operadores de aeronaves que hayan realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I después de dicha fecha.»;

8) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, y el artículo 28 *quater* se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 8 de abril de 2018.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 3 *quinquies*, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, el artículo 10 *ter*, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 *bis*, apartado 1, el artículo 25 *bis*, apartado 1, y el artículo 28 *quater* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en

una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.»

b) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Un acto delegado adoptado en virtud del artículo 3 *quinquies*, apartado 3, del artículo 10, apartado 4, del artículo 10 *bis*, apartados 1 y 8, del artículo 10 *ter*, apartado 5, del artículo 12, apartado 6, párrafo tercero, del artículo 19, apartado 3, del artículo 22, del artículo 24, apartado 3, del artículo 24 *bis*, apartado 1, del artículo 25 *bis*, apartado 1, y del artículo 28 *quater* entrará en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»

9) En el artículo 25 *bis*, se añaden los apartados 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 siguientes:

«3. La Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se enumerarán países distintos de los países del EEE, Suiza y el Reino Unido que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la presente Directiva, con un valor de referencia de 2019 para el período 2021-2023 y un valor de referencia de 2019-2020 para cada año posterior. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

4. En lo que respecta a las emisiones de vuelos con destino u origen en países enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3, los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un país o que estén registrados en un país que figure en la lista no estarán obligados a cancelar unidades en relación con dichas emisiones.

5. Los operadores de aeronaves no estarán obligados a cancelar unidades en relación con las emisiones que se produzcan hasta el 31 de diciembre de 2026 en vuelos entre el EEE y países no enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3, distintos de los vuelos a Suiza y al Reino Unido.

6. Los operadores de aeronaves no estarán obligados a cancelar unidades en relación con las emisiones de vuelos con destino u origen en países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, según la definición de las Naciones Unidas, distintos de los enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 3.

7. Cuando la Comisión determine que existe una distorsión significativa de la competencia perjudicial para los operadores de aeronaves que sean titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estén registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución a fin de eximir a dichos operadores de aeronaves de los requisitos de entrega establecidos en el artículo 12, apartado 8, en relación con las emisiones de vuelos con origen o destino en dichos países. La distorsión de la competencia puede deberse a que un tercer país esté aplicando el CORSIA de manera menos estricta en su legislación nacional, o no haga cumplir las disposiciones del CORSIA del mismo modo a todos los operadores de aeronaves. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.

8. Cuando un operador de aeronaves que sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o que esté registrado en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro, realice vuelos entre dos países distintos enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, incluidos los vuelos que tengan lugar entre Suiza, el Reino Unido y los países enumerados en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el apartado 3, y dichos países permitan a

los operadores de aeronaves utilizar unidades distintas de las que figuran en la lista adoptada con arreglo al artículo 11 *bis*, apartado 8, la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución que permitan a esos operadores de aeronaves utilizar tipos de unidades adicionales a las recogidas en dicha lista o no estar sujetos a las condiciones del artículo 11 *bis*, apartados 2 y 3 con respecto a las emisiones de dichos vuelos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 *bis*, apartado 2.»;

10) En el cuadro del anexo I, después del primer párrafo del epígrafe «Aviación» de la columna «Actividades», se añade el texto siguiente:

«Vuelos entre aeródromos situados en dos países distintos enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 *bis*, apartado 3, efectuados por operadores de aeronaves que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) son titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o están registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;

b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019. A los efectos de este apartado, no se tendrán en cuenta las emisiones de los siguientes tipos de vuelos: i) vuelos de Estado, ii) vuelos humanitarios, iii) vuelos médicos, iv) vuelos militares, v) vuelos de extinción de incendios.».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2023. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/841 pel que fa a l'àmbit d'aplicació, la simplificació de les normes de compliment, l'establiment dels objectius dels estats membres per al 2030 i el compromís amb la consecució col·lectiva de la neutralitat climàtica per al 2035 en el sector de l'ús de la terra, la silvicultura i l'agricultura, i el Reglament (UE) 2018/1999 pel que fa a la millora del seguiment, la notificació, el seguiment dels avenços i la revisió

295-00024/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15262 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 554 final] [COM(2021) 554 final anexo] [2021/0201 (COD)] [SEC(2021) 554 final] [SWD(2021) 551 final] [SWD(2021) 609 final] [SWD(2021) 610 final]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 554 final/2, 2021/0201 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 554 final} - {SWD(2021) 551 final} - {SWD(2021) 609 final} - {SWD(2021) 610 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación «El Pacto Verde Europeo»*¹ puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la Unión Europea en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En línea con las conclusiones científicas del Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), en torno a 2050 debe lograrse una huella neta de carbono igual a cero en todo el mundo y la neutralidad del resto de gases de efecto invernadero a lo largo de este siglo. Este desafío urgente exige que la UE intensifique sus medidas y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática de aquí a 2050. Este objetivo se establece en la *Comunicación «Un planeta limpio para todos»*. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra².

Basada en una exhaustiva evaluación de impacto, la *Comunicación de la Comisión*, de 17 de septiembre de 2020, *Intensificar la ambición climática de Europa para 2030*³ propuso fijar objetivos más ambiciosos para la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 destinado a lograr de forma responsable, una reducción neta de las emisiones de al menos el 55%. Fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisiones incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

La *Comunicación* propone avanzar hacia una contribución más exigente para el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS) y, como medida adicional, combinar las emisiones de gases de efecto invernadero distintos del CO₂ de la agricultura con el sector UTCUTS, creando así un sector de

1. COM(2019) 640 final.

2. COM(2018) 773 final.

3. COM(2020) 690 final.

la tierra con una nueva regulación (que cubra las emisiones y absorciones de la agricultura, la silvicultura y otros usos del suelo). Esto puede promover sinergias entre las medidas de mitigación basadas en la tierra y permitir una formulación y aplicación de políticas más integrada a escala nacional y de la UE. El análisis en el que se basa la Comunicación muestra que el sector de la tierra podría llegar a ser climáticamente neutro en torno a 2035 de forma rentable y, posteriormente, generar más absorción de CO₂ que emisiones de gases de efecto invernadero.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030 y presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto medioambiental, económico y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los márgenes de flexibilidad actuales».

A tal fin, la *Legislación Europea sobre el Clima* establece que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y fija metas más ambiciosas para 2030 al establecer para ese año el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos el 55% con respecto a 1990.

A fin de seguir el camino propuesto por la Legislación Europea sobre el Clima y aumentar este nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación sobre clima y energía actualmente en vigor que se espera que reduzca las emisiones de gases en un 40% de aquí a 2030 y en un 60% para 2050.

El paquete legislativo «Objetivo 55», anunciado en el Plan del Objetivo Climático, es el componente más completo de los esfuerzos por aplicar el ambicioso nuevo objetivo climático para 2030 y todos los sectores económicos y las políticas deberán aportar su contribución.

El marco normativo inicial para el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS), establecido en el Reglamento (UE) 2018/841, se adoptó en 2018 y cubre las emisiones y absorciones de CO₂ y las emisiones de gases de efecto invernadero de CH₄ y N₂O procedentes de la gestión de la tierra, los bosques y la biomasa durante el período comprendido entre 2021 y 2030. Contribuye al objetivo anterior de la Unión de reducción de emisiones en al menos el 40% de aquí a 2030, en comparación con 1990, al 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 y de la flexibilidad con los sectores del «reparto del esfuerzo» establecidos en el Reglamento (UE) 2018/842 (RRE).

La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2018/841 como parte del paquete «Objetivo 55» pretende reforzar la contribución del sector UTCUTS al aumento del nivel de ambición climática global para 2030. A tal efecto, la propuesta: establece el objetivo global de la Unión de absorción neta de gases de efecto invernadero en el sector UTCUTS de 310 millones de toneladas equivalentes de CO₂ en 2030; refuerza la obligación de los Estados miembros de presentar planes integrales de mitigación para el sector de la tierra y mejora los requisitos de seguimiento mediante tecnologías digitales; armoniza los objetivos con iniciativas políticas relacionadas de biodiversidad y bioenergía; determina el objetivo de la Unión de alcanzar en 2035 la neutralidad climática en el sector de la tierra (que combina el sector UTCUTS y el sector agrícola con emisiones distintas del CO₂); e insta a la Comisión a presentar propuestas, de aquí a 2025, de contribución nacional al objetivo de 2035.

La modificación propuesta introduce solo cambios menores, no sustanciales, en el marco normativo UTCUTS para el primer período de cumplimiento, es decir, de 2021 a 2025. Por el contrario, con el inicio del segundo período de cumplimiento de 2026 a 2030, se produce un cambio significativo. A fin de simplificar la aplicación

4. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 (EUCO 22/20) CO EUR 17 CONCL 8.

y el cumplimiento, las normas contables de la tierra inspiradas por el Protocolo de Kyoto, dejarán de aplicarse después de 2025, y la flexibilidad entre el sector UT-CUTS y los sectores de «reparto del esfuerzo» se ajustará en consonancia con la Legislación Europea sobre el Clima. El objetivo global de la Unión de lograr unas absorciones netas de gases de efecto invernadero de 310 millones de toneladas equivalentes de CO₂ se distribuirá entre los Estados miembros como objetivos nacionales para el período 2026-2030 y se basará en las emisiones y absorciones notificadas en los inventarios de gases de efecto invernadero y las zonas de tierras gestionadas. Se introducirá un nuevo sistema de gobernanza del cumplimiento del objetivo y se ajustará el mecanismo de flexibilidad en el uso de la tierra que aborda el riesgo de incumplimiento por parte de los Estados miembros. A partir de 2031, el ámbito de aplicación del Reglamento se ampliará para incluir las emisiones distintas del CO₂ procedentes del sector de la agricultura, incluyendo así, por primera vez, todo el marco del sector de la tierra en un único instrumento de política climática.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» es un paso integral en la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla a objetivos más ambiciosos en materia de clima en la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente relacionadas.

La presente propuesta legislativa complementa las propuestas realizadas en dicho paquete y mantiene la coherencia con:

- a) la Revisión de la Directiva 2003/87/CE sobre el régimen para el comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE⁵;
- b) el Reglamento (UE) 2018/842 sobre el reparto del esfuerzo⁶;
- c) la Modificación de la Directiva (UE) 2018/2001 sobre energías renovables⁷ para aplicar el nuevo objetivo climático para 2030;

Hay también fuertes vínculos con otras iniciativas de la Comisión sobre la protección y mejora de las absorciones de carbono basadas en la naturaleza, la mejora de la resiliencia de los bosques de la UE al cambio climático, la recuperación de tierras y ecosistemas degradados, la rehumidificación de turberas y la promoción de la bioeconomía, incluido el uso de productos de madera aprovechada duraderos, respetando plenamente los principios ecológicos que fomentan la biodiversidad:

- a) Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030⁸;
- b) Estrategia «de la granja a la mesa» para un sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medio ambiente⁹;
- c) [Estrategia forestal de la UE¹⁰];
- d) [Objetivos de la UE en materia de recuperación de la naturaleza¹¹];
- e) Estrategia de adaptación al cambio climático de la UE¹²;
- f) Estrategia de la UE para reducir las emisiones de metano¹³;
- g) [Estrategia de la UE para la protección del suelo¹⁴];

5. Directiva 2003/87/CE, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

6. el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

7. la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

8. COM(2020) 380 final.

9. COM(2020) 381 final.

10. [...]

11. [...]

12. COM(2021) 82 final.

13. COM(2020) 663 final.

14. [...]

- h) Una bioeconomía sostenible para Europa¹⁵;
- i) Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva¹⁶;
- j) Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero»¹⁷;
- k) Visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE¹⁸.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Las propuestas del paquete «Objetivo 55» deben ser coherentes con todas las acciones y políticas de la UE y ayudar a esta a lograr el objetivo reforzado para 2030 y una transición justa y con éxito hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo. Como tal, la presente iniciativa está vinculada a muchos otros ámbitos políticos, incluidas las políticas exteriores de la Unión.

La Comisión está desarrollando sus directrices de mejora de la legislación y las herramientas que la acompañan, con el objetivo de que todas las iniciativas de la UE cumplan el mandamiento verde: «no ocasionarás daños».

El instrumento de asistencia técnica ayuda a los Estados miembros a diseñar y aplicar reformas. La ayuda se presta previa solicitud y abarca una amplia gama de ámbitos políticos, entre ellos, los planes de recuperación y resiliencia, la transición verde y cuestiones relacionadas con el UTCUTS.

El sector UTCUTS está conectado con todos los ecosistemas y actividades económicas que dependen de la tierra y de los servicios que presta. Por tanto, el Reglamento UTCUTS presenta sinergias con otras políticas de la UE que se ocupan de las actividades relacionadas con la tierra, principalmente la política agrícola común¹⁹, las políticas medioambientales y la política energética, en particular, en lo relativo a las energías renovables.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema que traspasa fronteras y que no puede resolverse exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. La coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la Unión Europea trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la UE posibilitarán la consecución rentable del objetivo de reducción de las emisiones de 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y detallan las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

15. COM (2018) 673 final

16. COM(2020) 98 final.

17. COM(2021) 400 final.

18. COM(2021) 345 final.

19. COM(2018) 392 final.

La mejora del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 afectará a la mayoría de los sectores de la economía de la Unión, si no a todos. El objetivo mejorado puede requerir, además, respuestas políticas en muchos ámbitos, incluso más allá de la política climática, forestal y del uso de la tierra. Las medidas adoptadas por los Estados miembros en el marco del Reglamento UTCUTS tienen fuertes vínculos con otras políticas, en particular en los ámbitos de la agricultura, la biodiversidad y la protección de los hábitats, la adaptación, así como con la política energética debido a los aspectos relacionados con la energía renovable. Las interdependencias entre las distintas políticas tienen un efecto transnacional, los objetivos de reducción y absorción de emisiones se determinan por Estado miembro, y los principios en los que se basan los Estados miembros a la hora de notificar sus logros y medir sus avances hacia la consecución de sus objetivos individuales y de la UE en su conjunto, se establecen en el Reglamento (UE) 2018/1999²⁰. Es imprescindible actuar a escala de la UE y las políticas coordinadas de la UE tienen muchas más posibilidades de producir una verdadera transformación hacia una economía climáticamente neutra de aquí a 2050.

Proporcionalidad

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030 de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental.

La Legislación Europea sobre el Clima establece el objetivo vinculante de la Unión para 2030 de una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 55% con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta incluye gran parte de esas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa el Reglamento UTCUTS a fin de alcanzar dicho objetivo.

Elección del instrumento

La mejor manera de alcanzar los objetivos de la presente propuesta es modificar el actual Reglamento UTCUTS, introduciendo cambios en el marco legislativo establecido para lograr los objetivos más ambiciosos de la Unión en materia de clima, y garantizar la aplicabilidad directa y uniforme de las disposiciones al mismo tiempo en toda la Unión.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

El Reglamento UTCUTS entró en vigor en 2018 pero se aplica desde principios de 2021, por lo que hasta ahora solo se han dado los primeros pasos para preparar su ejecución; estos primeros pasos han revelado algunos problemas de ejecución. En particular, el análisis de los planes nacionales integrados de energía y clima (PNEC)²¹ presentados por los Estados miembros a finales de 2019 puso de manifiesto que el sector UTCUTS no se ha tratado todavía como una parte integrante de las estrategias climáticas de los Estados miembros. El proceso de establecimiento de los niveles de referencia forestal de cada Estado miembro reveló las dificultades de aplicación de esta compleja norma contable y las actividades de desarrollo de la capacidad para ayudar a un gran número de Estados miembros a prepararse para la

20. 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).

21. COM/2020/564 final, <https://europa.eu/!xc64CH>

aplicación del Reglamento UTCUTS pusieron de manifiesto una serie de dificultades debidas a las lagunas de los sistemas nacionales de seguimiento y notificación.

Consultas con las partes interesadas

La evaluación inicial de impacto se publicó el 29 de octubre de 2020 durante cuatro semanas, para recabar observaciones y se recibió un total de 93 respuestas. Asimismo, a fin de recabar pruebas y garantizar una mayor transparencia, la Comisión organizó una consulta pública para cada propuesta, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021; 235 participantes respondieron a la consulta sobre la revisión del Reglamento UTCUTS. Los participantes mostraron su preferencia por unos objetivos de absorción más ambiciosos para el sector UTCUTS, una opción seleccionada por el 45% de ellos (en su mayoría, el mundo académico, ciudadanos de la UE y ONG). En segundo lugar, el 35% de los participantes, principalmente del sector privado, prefirió los objetivos para el sector de la tierra. La opción preferida del 20% de los participantes, fundamentalmente las administraciones públicas, fue una mayor flexibilidad del RRE. El anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta ofrece un resumen detallado de las observaciones formuladas con respecto a la evaluación inicial de impacto y de los resultados de la consulta pública.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La evaluación cuantitativa de la repercusión económica, social y medioambiental se basa en la modelización económica integrada del uso de la tierra realizada por el IIASA (Instituto Internacional para el Análisis de Sistemas Aplicados) con los modelos GLOBIOM y G4M. La hipótesis normativa (MIX) tiene en cuenta las demandas probables de biomasa de otros sectores y sigue los supuestos de la hipótesis 1.5TECH de la estrategia a largo plazo de la UE²² ²³. La hipótesis MIX prevé que el sumidero neto de carbono del sector UTCUTS de aquí a 2030 estará en niveles similares a los del período 2016-2018. La repercusión de las medidas concretas para la reducción de las emisiones o el aumento de las absorciones se modelizó con curvas de costes marginales de reducción. Este análisis demostró que pueden obtenerse aumentos significativos en el sumidero de carbono de la tierra a un coste relativamente bajo (5-10 EUR/tonelada de CO₂). Asimismo, mostró que las reducciones rentables de emisiones requieren medidas en todos los usos de la tierra, por ejemplo, la mejora de la gestión forestal, la repoblación forestal, evitar la deforestación de las zonas boscosas, la retirada de tierras de la producción en suelos orgánicos y la mejora de las estrategias de gestión de cultivos en terrenos agrícolas.

Se obtuvo información sobre la contribución del sector UTCUTS al Pacto Verde a través de un contrato de servicios llevado a cabo por un consorcio de expertos externos, que se centró, entre otras tareas, en los problemas, objetivos y opciones para la revisión del Reglamento UTCUTS y el análisis de los informes presentados por los Estados miembros en virtud de la Decisión UTCUTS (Decisión n.º 529/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo).

Se recopiló información adicional a través de numerosos estudios externos como el estudio de cumplimiento del UTCUTS, el desarrollo de capacidades para los inventarios de gases de efecto invernadero, el estudio piloto sobre la captura de dióxido de carbono en suelos agrícolas, etc.

Evaluación de impacto

Las evaluaciones de impacto de las distintas iniciativas se basan en hipótesis de modelización integrada que reflejan la interacción de los diferentes instrumentos políticos con los operadores económicos, a fin de garantizar la complementariedad, la

22. COM(2018) 773 final: Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra.

23. In-depth analysis in support of the Commission Communication COM(2018) 773 [Análisis en profundidad en apoyo de la Comunicación de la Comisión COM(2018) 773]

coherencia y la eficacia en la consecución de las aspiraciones climáticas para 2030 y 2050.

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta completa el análisis efectuado en la evaluación de impacto de 2020 como apoyo al Plan del Objetivo Climático para 2030. Esto constituyó la base analítica para establecer el objetivo de una reducción neta de emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990, el objetivo de neutralidad climática en el sector de la tierra para 2035 y el objetivo de neutralidad climática para toda la Unión de aquí a 2050.

Por otra parte, la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ha elaborado y desarrollado conforme a las orientaciones aplicables de mejora de la legislación y a la recomendación del Comité de Control Reglamentario, que emitió un dictamen positivo con reservas el 19 de abril de 2021. Las mejoras sugeridas por el Comité se abordaron en la versión final.

Problemas y objetivos

La evaluación de impacto detectó tres problemas principales con sus correspondientes causas y objetivos.

El primer problema es que las absorciones de carbono en el sector de la tierra han ido disminuyendo en los últimos años debido al aumento de las tasas de tala relacionado con la demanda de madera y el envejecimiento de los bosques, las continuas emisiones procedentes de suelos orgánicos, las catástrofes naturales y la falta de incentivos políticos y financieros. Por tanto, el primer objetivo de la presente propuesta es detener y revertir esta tendencia, en consonancia con la aspiración de lograr un sector de la tierra climáticamente neutro en 2035.

El segundo problema es la insuficiente integración del sector de la tierra en las políticas climáticas, debido a que los sectores de la agricultura y el UTCUTS no cuentan con un objetivo integrado, están cubiertos por dos instrumentos legislativos diferentes y están vinculados por normas de flexibilidad que presentaban algunas limitaciones. El correspondiente objetivo es garantizar un marco político justo, flexible e integrado en materia de clima para incentivar una elaboración y aplicación de políticas eficaz y mejorar unas medidas de mitigación rentables y sinérgicas en el sector de la tierra. Se trata de algo de particular importancia si se tiene en cuenta el elevado potencial para aumentar las sinergias entre las medidas de mitigación del cambio climático y las medidas de protección del medio ambiente relacionadas con la gestión de la tierra, tanto en zonas agrícolas y forestales como en zonas naturales o seminaturales. La recuperación de ecosistemas ricos en carbono y el uso sostenible de los suelos y los bosques contribuirán a abordar la crisis climática y de biodiversidad.

El tercer problema es que las normas de contabilidad, seguimiento y notificación establecidas el actual Reglamento UTCUTS plantean dificultades de aplicación: en particular, el proceso de establecimiento de los niveles de referencia forestal ha resultado complicado y sigue habiendo muchas lagunas en la exactitud de las estimaciones del UTCUTS. Este problema se corresponde con el objetivo de simplificar las normas contables y explotar las oportunidades que ofrecen las tecnologías y conjuntos de datos de seguimiento de la tierra para controlar mejor el rendimiento del sector UTCUTS en materia de clima.

Opciones normativas

A partir de este análisis y de los elementos esbozados en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030», la evaluación de impacto describió tres opciones.

La primera opción estudia formas alternativas de diseñar los objetivos nacionales del UTCUTS, suponiendo que no existe un canal de flexibilidad entre el sector UTCUTS y los sectores del RRE. Un modo propuesto de llevarlo a cabo es simplificar

el valor de referencia contable para las tierras forestales gestionadas utilizando una media histórica en lugar del nivel de referencia forestal. Otra manera sería fijar un único objetivo de absorción basado en todas las emisiones y absorciones notificadas en el inventario y distribuirlo entre los Estados miembros en función de las emisiones y absorciones recientes y de la superficie de tierras gestionadas; el objetivo de la UE se establece en consonancia con una trayectoria hacia un sector de la tierra climáticamente neutro en 2035.

La segunda opción también fija un objetivo único de absorción basado en las emisiones y absorciones notificadas, pero propone un objetivo de la UE más bajo para 2030 correspondiente a los resultados recientes del sector UTCUTS (es decir, la media del período 2016-2018); al añadir la posibilidad de generar créditos UTCUTS por cumplimiento de los objetivos del RRE, esta opción crea incentivos para superar los objetivos del UTCUTS, alcanzando potencialmente un nivel de absorciones en línea con una trayectoria hacia un sector de la tierra climáticamente neutro en 2035.

La tercera opción combina las emisiones del sector agrícola y las emisión y absorciones del sector UTCUTS en un único pilar del «sector de la tierra», y consta de tres elementos: un proceso de planificación para garantizar la neutralidad climática basada en el suelo en 2035, objetivos nacionales vinculantes para el sector de la tierra en 2030 y objetivos nacionales vinculantes para el sector de la tierra en 2035.

La opción preferida es combinar objetivos nacionales del sector UTCUTS simplificados y más ambiciosos en 2030 (como en la opción 1.2 o en la opción 2, dependiendo de los objetivos del RRE) con un objetivo a escala de la UE de neutralidad climática basada en la tierra en 2035. Dicha opción también incluye un proceso de planificación para la mitigación del cambio climático basada en la tierra, objetivos nacionales en materia de tierra para 2035, que se establecerán en una fase posterior, y requisitos de seguimiento y notificación actualizados.

Adecuación a la reglamentación y simplificación

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea²⁴. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta.

4. Repercusiones presupuestarias

Las repercusiones presupuestarias para los Estados tienen que ver con la posibilidad de comercializar los excedentes cuando superen sus objetivos y con la necesidad de un seguimiento y notificación de alta calidad en el sector UTCUTS que suponga, por ejemplo, la reutilización de programas de la UE (como Copernicus) y fuentes de datos ya utilizadas para otras políticas.

La presente propuesta prevé una revisión exhaustiva en 2025 de los datos de los inventarios nacionales presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1999 («el Reglamento sobre la gobernanza»). La revisión permitirá a la Comisión determinar los objetivos anuales de los Estados miembros para el UTCUTS correspondientes al período 2026-2030 sobre la base de la media de emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro durante los años 2021, 2022 y 2023. La revisión actualizará también la trayectoria de asignación de emisiones de 2030 para el RRE y revisará las asigna-

24. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

ciones anuales correspondientes a los años 2026 a 2030. Asimismo, se mantendrá la revisión exhaustiva de 2027 a efectos del cumplimiento prevista en el Reglamento sobre la gobernanza. Estas tareas requerirán el apoyo de un contratista externo, a un precio estimado de 2 millones EUR por cada revisión (2025 y 2027).

También se requerirá legislación derivada que establezca normas detalladas relacionadas con el UTCUTS en el registro de la Unión, así como el seguimiento y la notificación de las emisiones y la verificación de los informes de cumplimiento. La aplicación requerirá cambios complejos en materia de TI en el registro de la Unión para abordar los nuevos tipos de derechos de emisión relacionados con flexibilidad del Reglamento UTCUTS y el RRE, y los nuevos operadores (los Estados miembros).

Asimismo, tras el cambio en 2026 del mecanismo de notificación y cumplimiento, la aplicación requerirá la actualización y mejora del seguimiento mediante la Agencia Europea de Medio Ambiente y servicios de datos conexos en el marco del programa Copernicus.

Las repercusiones en el presupuesto de la UE se presentan en la ficha financiera legislativa adjunta. Las opciones de desarrollo de TI y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Una notificación transparente y periódica de las obligaciones de los Estados miembros acompañada de rigurosos controles de cumplimiento son elementos fundamentales para garantizar el progreso en el cumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones a largo plazo de la UE. La iniciativa se desarrolla a partir de un proceso basado en los planes nacionales integrados de energía y clima y en el sólido marco de transparencia con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero y otra información climática que figura en el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima. La Comisión utilizará, entre otras cosas, la información notificada por los Estados miembros en el marco de dicho Reglamento como base para la evaluación periódica de los progresos realizados, lo que incluye la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, las políticas y medidas, las previsiones y la adaptación. La Comisión también hará uso de esa información en las revisiones de la aplicación de la normativa medioambiental y el seguimiento de los programas de acción en materia de medio ambiente. La información obtenida de los Estados miembros puede completarse con observaciones atmosféricas sistemáticas tanto *in situ* como por teledetección, como las realizadas por Copernicus.

La mejora de la calidad del seguimiento y notificación de las emisiones y absorciones en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura adquiere mayor importancia con la introducción del objetivo de reducción neta de emisiones de la UE basado en las cifras notificadas en los inventarios de gases de efecto invernadero. La coherencia con otras políticas de la UE que también dependen del seguimiento de la tierra, como la política agrícola común, las políticas de biodiversidad y la Directiva sobre energías renovables, tiene también una gran importancia, ya que proporciona importantes sinergias administrativas y de costes. Gracias a la evolución de las tecnologías de vigilancia terrestre, son muchas las opciones existentes para supervisar los cambios en el uso de la tierra a bajo precio y de forma oportuna (por ejemplo, utilizando enfoques basados en la teledetección, también desde los satélites Sentinel de Copernicus o los servicios disponibles en el mercado). Contar con datos geoespaciales digitales oportunos que abarquen toda la

UE no solo facilitarán la notificación de los gases de efecto invernadero (GEI) sino que orientará también las medidas de mitigación a aquellas zonas con mayor potencial de reducción de emisiones y, de forma más general, posibilitará la actuación en materia de medio ambiente, la biodiversidad, la protección de la naturaleza y la planificación del uso de la tierra. Por lo tanto, es de capital importancia actualizar el enfoque de seguimiento del Reglamento UTCUTS, introduciendo condiciones de igualdad para todos los Estados miembros en cuanto al uso de enfoques comparables y normalizados en consonancia con las herramientas y tecnologías disponibles, lo cual garantizará, además, la adopción de las mejores prácticas de seguimiento.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Los cambios más importantes en el marco jurídico del UTCUTS que contribuyen a alcanzar objetivos climáticos más ambiciosos en la Unión tienen que ver con los siguientes artículos:

Artículo 2. Ámbito de aplicación

En el Reglamento modificado, el ámbito de aplicación inicial que establece las «categorías contables de tierras» se aplica únicamente en el período 2021-2025. Los humedales gestionados se incluyen en el ámbito de aplicación de la modificación para 2021-2025 únicamente en el caso de aquellos Estados miembros que notificaron su intención de incluirlos antes del 31 de diciembre de 2020 (opción seleccionada solo por dos Estados miembros).

El ámbito de aplicación para el período 2026-2030 se basa directamente en las emisiones y absorciones notificadas para el inventario de gases de efecto invernadero de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 y refleja exactamente las categorías de notificación establecidas en el formulario común para los informes recogido en las directrices para la presentación de informes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (por ejemplo, las turberas y la extracción de turba se incluyen en la categoría de notificación «humedales»).

El ámbito de aplicación para un sector combinado del uso de la tierra y la agricultura con emisiones distintas del CO₂ a partir de 2031 se introduce en el último apartado, que refleja también las categorías de notificación establecidas en el formulario común para los informes.

Artículo 4. Compromisos y objetivos

En el artículo 4 original, el término «compromisos» se utilizó para expresar la obligación sin un objetivo numérico específico. En nuevo artículo 4 «Compromisos y objetivos» se revisará para reflejar los tres períodos:

Compromisos para 2021-2025

Con arreglo a las normas actuales, los Estados miembros se comprometen a garantizar que las emisiones de gases de efecto invernadero no superen las absorciones calculadas como la suma de las emisiones totales y las absorciones totales en las categorías contables definidas en el ámbito de aplicación (artículo 2, apartado 1); el «compromiso de deuda cero». Estos compromisos se limitarán únicamente al primer período de aplicación del Reglamento modificado, es decir, de 2021 a 2025.

Objetivos de los Estados miembros para 2026-2030

Para el período comprendido entre 2026 y 2030, el objetivo fijado para la Unión será alcanzar, para 2030, unas absorciones netas de 310 millones de toneladas de emisiones equivalentes de CO₂, basadas en el inventario de gases de efecto invernadero de los años 2016, 2017 y 2018. El objetivo de la Unión de lograr unas absorciones netas de 310 millones de toneladas de emisiones equivalentes de CO₂ se distribuirá entre los Estados miembros a fin de establecer objetivos nacionales vin-

culantes de absorción neta mínima que deberán alcanzarse en 2030 con arreglo a un cuadro que figura en el anexo II *bis*.

Hay dos cuestiones que hacen que sea preferible utilizar datos recientes. En primer lugar, el punto de partida de la trayectoria debería estar lo más cercano posible al período de cumplimiento. Esto tiene el efecto técnico de eliminar la necesidad de establecer un índice de referencia como el nivel de referencia forestal. En segundo lugar, los inventarios del UTCUTS, partiendo de la presentación de 2023, serán los primeros que se ajusten a las condiciones del Reglamento sobre la gobernanza y, por tanto, de un nivel más elevado. En 2025, basándose en los resultados de una revisión exhaustiva del inventario de gases de efecto invernadero notificado, la Comisión adoptará un acto de ejecución en el que se determinarán los objetivos anuales basados en las emisiones y absorciones verificadas de los años 2021, 2022 y 2023 para cada Estado miembro. Por tanto, los últimos datos revisados serán la base para establecer la trayectoria de objetivos anuales para el período 2026-2029 hacia la consecución de los objetivos nacionales de absorción para 2030.

El objetivo de 2030 será el punto de partida del camino del sector de la tierra entre 2030 y 2050 hacia la consecución de la neutralidad climática de la economía en su conjunto, y permitirá controlar los avances hacia la neutralidad de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050.

Compromisos con la neutralidad climática en 2035

A partir de 2031, el sector UTCUTS incluirá las emisiones distintas del CO₂ procedentes del sector agrícola y el Reglamento modificado tendrá como objetivo lograr la neutralidad climática en las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero de toda la Unión en los sectores combinados, a más tardar en 2035, reduciendo las emisiones a cero para dicha fecha y generando emisiones negativas a partir de entonces. Los Estados miembros están obligados a contribuir para alcanzar el objetivo colectivo y deben explicar, antes de junio de 2024, de qué manera piensan lograr este objetivo en sus planes nacionales integrados de energía y clima actualizados. Teniendo en cuenta los planes presentados, la Comisión propondrá, antes de finales de 2025, objetivos individuales para los Estados miembros y medidas a escala de la UE para el período posterior a 2030. Los objetivos individuales de los Estados miembros para después de 2030 serán objeto de una evaluación de impacto y de una nueva propuesta legislativa.

A partir de 2036, el sector combinado deberá generar más absorciones de carbono para equilibrar las emisiones restantes de otros sectores, sobre la base de un sólido mecanismo de certificación de la absorción de carbono. Este marco político podría comenzar a combinar progresivamente el sector de la tierra con otros sectores (distintos de la agricultura) que hayan agotado sus posibilidades de reducción de emisiones o que hayan alcanzado, por ejemplo, reducciones de emisiones de más del 90%. De este modo, se mantendría un incentivo para aumentar de forma constante las absorciones de carbono en los sectores combinados hasta 2050.

Artículo 9. Contabilidad aplicable a los productos de madera aprovechada

La Comunicación *Intensificar la ambición climática de Europa para 2030* apunta a iniciativas relacionadas con la captura de dióxido de carbono en suelos agrícolas y la certificación de las absorciones de carbono que deben generalizarse en la trayectoria hacia 2030. Por tanto, deben promoverse estos nuevos modelos de negocio destinados a aumentar el secuestro de carbono y, al mismo tiempo, los usuarios de la tierra deben hacer todo lo necesario para evitar que se siga agotando su reserva de carbono, especialmente en los suelos.

La propuesta introducirá una vía más explícita hacia nuevos productos (materiales de construcción, fibras/polímeros) y redirigirá el sentido del artículo para que sea un encabezamiento para la certificación de la absorción de carbono o de la captu-

ra de dióxido de carbono en suelos agrícolas, englobando los productos de madera aprovechada como un ejemplo de ello.

Artículo 12. Flexibilidades generales

Conforme al Reglamento modificado, los Estados miembros ya no podrán «acumular» los excedentes de absorciones al final del período 2021-2025. No obstante, la modificación garantiza la asignación de una parte del excedente de absorciones de los Estados miembros a finales del período 2021-2025 a un mecanismo de flexibilidad establecido en el segundo período, de 2026 a 2030 (véase el nuevo artículo 13 *ter*).

Asimismo, los Estados miembros estarán obligados a informar sobre el uso de los ingresos procedentes del comercio y se espera que reinviertan dichos ingresos en proyectos climáticos.

Artículo 13. Flexibilidad de las tierras forestales gestionadas

El ámbito de aplicación del actual artículo 13 se limitará al período contable comprendido entre 2021 y 2025, siendo la flexibilidad total disponible una parte del excedente de flexibilidad que los Estados miembros no hayan utilizado durante el período 2021-2025 con arreglo al artículo 13.

Se espera que tras el primer período haya un excedente, puesto que, actualmente, las absorciones netas de los bosques en la mayoría de los Estados miembros son considerablemente superiores a los niveles de referencia forestal adoptados. En consecuencia, casi todos los Estados miembros con abundantes bosques cumplirán, con toda probabilidad, sus compromisos para el período 2021-2025 recogidos en el Reglamento UTCUTS, sin necesidad de hacer uso de su flexibilidad. Es, por tanto, probable que quede sin utilizar una parte significativa de la flexibilidad disponible, que puede abastecer al nuevo mecanismo para la redistribución de cualquier compensación no utilizada de los terrenos forestales gestionados para los Estados miembros que se hayan visto afectados por perturbaciones naturales.

Asimismo, en el Reglamento modificado, se eliminará la actual disposición relativa a la flexibilidad especial para Finlandia y se sustituirá por el artículo 13 *bis*.

Artículo 13 bis. Compensaciones adicionales

Al igual que en el artículo 13, la aplicación de este artículo se limitará a la contabilización con respecto al primer período de cumplimiento correspondiente a 2021-2025, y el motivo principal de su introducción es evitar cualquier ambigüedad en la interpretación del alcance de la flexibilidad especial asignada a Finlandia.

La modificación establecerá la cantidad de compensación disponible en 5 millones de toneladas de emisiones equivalentes de CO₂, es decir, la mitad de la cantidad actual, ya que será aplicable únicamente hasta finales de 2025. Asimismo, la compensación destinada a las tierras forestales cuya conversión en «otras tierras» se haya notificado se limitará hasta finales de 2017. La compensación podrá utilizarse solo para fines de cumplimiento del compromiso 2021-2025, y se garantizará que no se utilizan créditos para el comercio ni se acumulan para el segundo período de 2026-2030.

Artículo 13 ter. Mecanismo de flexibilidad en el uso de la tierra correspondiente a los años 2026 a 2030

Teniendo en cuenta que el cambio hacia el objetivo nacional basado en la notificación hará que los actuales artículos 10 (Perturbaciones naturales) y 13 (Flexibilidad de las tierras forestales gestionadas) sean redundantes a partir de 2025, el Reglamento modificado introduce un nuevo mecanismo de flexibilidad para el período 2026-2030 a fin de ayudar a los Estados miembros a abordar las incertidumbres del sector, en particular, las debidas a catástrofes naturales. Funcionará conforme a principios similares al actual artículo 13, ampliando el ámbito de aplicación de las tierras forestales a todas las tierras pertinentes para el cumplimiento del objetivo. El

mecanismo se ocuparía entonces de cualquier disminución imprevista de las absorciones netas en todas las categorías de tierras, no solo las forestales, debida a plagas, incendios y tormentas, a condición de que los Estados miembros presenten pruebas claras con arreglo a criterios existentes (anexo VI).

Los nuevos elementos (en comparación con el artículo 13 original) serán los siguientes:

Durante el período 2026-2030, podrán utilizarse unidades del mecanismo de flexibilidad para cubrir la totalidad del ámbito de aplicación entre el objetivo y la notificación en cada Estado miembro, no sólo para las tierras forestales.

El acceso al mecanismo de flexibilidad en 2032 correspondiente al período 2026-2030, se establece en la mitad de la cantidad fijada en el anexo VII, es decir, 178 millones de toneladas de emisiones equivalentes de CO₂.

Toda cantidad no utilizada podría reasignarse a los Estados miembros mediante Decisión de la Comisión y a través del registro cuando estos demuestren la necesidad, en particular, en relación con perturbaciones naturales, con arreglo a los principios del anexo VI y haya superado los niveles predefinidos por Estado miembro en el anexo VII.

Artículo 13 quater. Gobernanza de los objetivos

Con el cambio hacia objetivos nacionales anuales para las absorciones netas en el período comprendido entre 2026 y 2030, se introducirán principios similares a los existentes en el marco de cumplimiento del Reglamento sobre el reparto del esfuerzo, Reglamento (UE) 2018/842, como una penalización por incumplimiento del 8% en función de la deficiencia en el cumplimiento del objetivo para 2030, con respecto a la posterior fijación del objetivo o la asignación después de 2030. En caso de que un Estado miembro no cumpla su objetivo para 2030 al final del segundo período de cumplimiento, a pesar de la opción de transferencia desde otro Estado miembro y la parte correspondiente del mecanismo de flexibilidad, la diferencia entre su objetivo para 2030 y la reducción neta de emisiones realmente alcanzada en 2030 se añadirá a su objetivo al objetivo fijado para 2031.

Modificación del Reglamento (UE) 2018/1999

La razón por la que el Reglamento (UE) 2018/1999²⁵ se modifica junto con el Reglamento 2018/841, es que incluye las normas de seguimiento y notificación de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y para el seguimiento de los avances de los Estados miembros en la consecución de los objetivos establecidos por el Reglamento (UE) 2018/841.

La modificación del artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/1999 refleja en los planes nacionales de energía y clima los objetivos nacionales fijados para el período 2026-2030 y el compromiso de neutralidad climática en 2035. La modificación del artículo 38 permite llevar a cabo una revisión exhaustiva de los datos del inventario nacional en 2025, para poder establecer los objetivos nacionales anuales de los Estados miembros para el período 2026-2030. Asimismo, la modificación de la parte 3 del anexo V, establece medidas que aumentan la exactitud del seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector UTCUTS.

25. 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).

2021/0201 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁷,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

(2) El núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019, es abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París²⁸. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

(3) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 en el compromiso actualizado de las contribuciones determinadas a nivel nacional presentadas a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020²⁹.

(4) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir para 2030 las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990. Se espera que todos los sectores de la economía contribuyan a alcanzar este objetivo, también el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura. La contribución de absorciones netas al objetivo climático de la Unión para 2030 se ha limitado a 225 millones de toneladas equivalentes de CO₂. En el contexto del Reglamento (UE) 2021/1119, la Comisión reiteró en una declaración correspondiente su intención de proponer una

26. DO C [...], [...], p. [...].

27. DO C [...], [...], p. [...].

28. COM(2019) 640 final.

29. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

30. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

revisión del Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹, en consonancia con la aspiración de aumentar las absorciones netas de carbono hasta niveles superiores a 300 millones de toneladas equivalentes de CO₂ en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura de aquí a 2030.

(5) A fin de contribuir al aumento del objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 40% a un 55% como mínimo, por debajo de los niveles de 1990, deberían establecerse objetivos anuales vinculantes para cada Estado miembro en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en el período comprendido entre 2026 y 2030 [por analogía a las actuales asignaciones de emisiones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo³²], lo que se traduciría en un objetivo de absorciones netas de 310 millones de toneladas equivalentes de CO₂ para la Unión en su conjunto en 2030. La metodología utilizada para establecer los objetivos nacionales para 2030 debe tener en cuenta la media de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero de los años 2016, 2017 y 2018 notificadas por cada Estado miembro y reflejar los resultados actuales en materia de mitigación del sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura y el porcentaje de superficie de tierra gestionada en la Unión correspondiente a cada Estado miembro, teniendo en cuenta la capacidad de dicho Estado miembro para mejorar sus resultados en el sector a través de prácticas de gestión o cambios en el uso de la tierra que benefician al clima y la biodiversidad.

(6) Los actuales objetivos vinculantes de absorciones netas de gases de efecto invernadero deben determinarse para cada Estado miembro mediante una trayectoria lineal. La trayectoria debería comenzar en 2022, sobre la media de las emisiones de gases de efecto invernadero notificadas por dicho Estado miembro durante 2021, 2022 y 2023 y finalizar en 2030 en el objetivo establecido para ese Estado miembro. Debe introducirse un concepto de corrección técnica para los Estados miembros que mejoren su metodología de cálculo de las emisiones y absorciones. Debe añadirse una corrección técnica al objetivo de dicho Estado miembro correspondiente al efecto del cambio de la metodología en los objetivos y el esfuerzo de dicho Estado miembro por alcanzarlos, a fin de respetar la integridad medioambiental.

(7) La Comunicación de 17 de septiembre de 2020 titulada Intensificar la ambición climática de Europa para 2030³³ esbozó una opción para combinar las emisiones de gases de efecto invernadero distintas del CO₂ procedentes de la agricultura con las absorciones del sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura, creando así un sector de la tierra con una nueva regulación. Esta combinación puede promover sinergias entre las medidas de mitigación del cambio climático basadas en la tierra y permitir una formulación y aplicación de políticas más integrada a escala nacional y de la Unión. A tal fin, debe reforzarse la obligación de los Estados miembros de presentar planes integrados de mitigación para el sector de la tierra.

(8) El sector de la tierra tiene potencial para ser climáticamente neutro de aquí a 2035 de manera rentable y rápida, y, en consecuencia, generar más absorciones de gases de efecto invernadero que emisiones. Un compromiso colectivo destinado a lograr la neutralidad climática en el sector de la tierra en 2035 a escala de la UE puede ofrecer la necesaria seguridad en la planificación para impulsar medidas

31. Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 525/2013 y la Decisión n.º 529/2013/UE (DO L 156 de 19.6.2018, p. 1).

32. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

33. COM(2020) 562 final.

de mitigación basadas en la tierra a corto plazo, teniendo en cuenta que puede llevar muchos años que dichas medidas produzcan los resultados de mitigación del cambio climático deseados. Asimismo, se prevé que el sector de la tierra se convierta en el sector más importante del perfil de flujo de gases de efecto invernadero de la UE en 2050. Por ello, es especialmente importante anclar este sector a una trayectoria que pueda efectivamente cumplir con el objetivo de neutralidad climática para 2050. Para mediados de 2024 los Estados miembros deben presentar sus planes nacionales integrados de energía y clima actualizados, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴. Los planes deben incluir las correspondientes medidas mediante las cuales cada Estado miembro contribuya mejor al objetivo de neutralidad climática en el sector de la tierra a escala de la UE en 2035. Sobre la base de estos planes, la Comisión debe proponer objetivos nacionales que garanticen que las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura y en los sectores agrícolas con emisiones distintas del CO₂ de la UE en su conjunto, estén al menos equilibradas para 2035. Al contrario que el objetivo de neutralidad climática para el sector de la tierra de aquí a 2035 a escala de la UE, dichos objetivos nacionales serán vinculantes y exigibles a cada Estado miembro.

(9) Las normas contables establecidas en los artículos 6, 7, 8 y 10 del Reglamento (UE) 2018/841 se diseñaron para determinar en qué medida los resultados de mitigación en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura podrían contribuir al objetivo de la UE para 2030 de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero del 40%, que no incluía el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura. A fin de simplificar el marco reglamentario para dicho sector, las actuales normas contables no deberían aplicarse después de 2025 y el cumplimiento de los objetivos nacionales de los Estados miembros debería verificarse sobre la base de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero notificadas. De esta manera se garantiza la coherencia metodológica con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵, con el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶ y con la determinación del nuevo objetivo de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55%, que incluye también el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura.

(10) A fin de mejorar las absorciones de gases de efecto invernadero, los agricultores o los gestores forestales necesitan un incentivo directo para almacenar más carbono en sus tierras y sus bosques. De aquí a 2030 deben implantarse, cada vez en mayor medida, modelos de negocio basados en incentivos para la captura de dióxido de carbono en suelos agrícolas y en la certificación de absorciones de carbono. Dichos incentivos y modelos de negocio mejorarán la mitigación del cambio climático en la bioeconomía, también mediante el uso de productos de madera aprovechada duraderos, respetando plenamente los principios ecológicos que fomentan la biodi-

34. 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).

35. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32) modificada por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

36. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

versidad y la economía circular. Por lo tanto, deben introducirse nuevas categorías de productos de almacenamiento de carbono, además de los productos de madera aprovechada. Los nuevos modelos empresariales y las prácticas agrícolas y de gestión de tierras destinadas a mejorar las absorciones contribuyen a un desarrollo territorial equilibrado y al crecimiento económico en las zonas rurales. Asimismo, crean nuevas oportunidades de empleo y ofrecen incentivos para la formación, el reciclaje profesional y la mejora de las capacidades necesarios.

(11) Teniendo en cuenta las especificidades del sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en cada Estado miembro, y que los Estados miembros deben mejorar sus resultados para alcanzar sus objetivos nacionales vinculantes, los Estados miembros seguirán disponiendo de una serie de mecanismos de flexibilidad, entre ellos, los excedentes comerciales y la ampliación de las flexibilidades específicas del sector forestal, al tiempo que se respeta la integridad medioambiental de los objetivos.

(12) La suspensión de las actuales normas contables después de 2025 obliga a establecer disposiciones alternativas relativas a las perturbaciones naturales como los incendios, las plagas y las tormentas, a fin de abordar las incertidumbres debidas a procesos naturales o como consecuencia del cambio climático en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura. En 2032, los Estados miembros deberían disponer de un mecanismo de flexibilidad relacionado con las perturbaciones naturales, siempre que hayan agotado todas las demás flexibilidades disponibles, hayan adoptado medidas adecuadas para reducir la vulnerabilidad de su territorio a dichas perturbaciones y se haya alcanzado el objetivo de la Unión para 2030 para el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura.

(13) Con la creación de objetivos anuales nacionales vinculantes para las absorciones basados en las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero notificadas a partir de 2026, deben ponerse en marcha las normas para el cumplimiento de los objetivos. Los principios establecidos en el Reglamento (UE) 2018/842 deben aplicarse *mutatis mutandis*, con una sanción por incumplimiento calculada del siguiente modo: el 108% de la diferencia entre el objetivo asignado y las absorciones netas notificadas en el año en cuestión se añadirá a la cifra de emisiones de gases de efecto invernadero notificada al año siguiente por el Estado miembro.

(14) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/841 relativas al establecimiento de las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷.

(15) Con vistas a establecer los objetivos netos de absorción de gases de efecto invernadero de los Estados miembros para el período 2026-2030, la Comisión debe llevar a cabo una revisión exhaustiva para verificar los datos del inventario de gases de efecto invernadero correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023. A tal fin, debería realizarse una revisión exhaustiva en 2025, además de las revisiones exhaustivas que la Comisión debe llevar a cabo en 2027 y 2032 de conformidad con el artículo 38 del Reglamento (UE) 2018/1999.

(16) Debido al cambio de los objetivos basados en la notificación, las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero deben calcularse un mayor grado de precisión. Asimismo, la Comunicación de la Comisión «Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030»³⁸, la Estrategia «de la granja a la mesa» para un

37. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

38. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030. Reintegrar la naturaleza en nuestras vidas [COM(2020) 380 final].

sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medio ambiente³⁹, la Estrategia forestal de la UE⁴⁰, la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo revisada⁴¹ y la Comunicación de la Comisión «Forjar una Europa resiliente al cambio climático – La nueva estrategia de adaptación al cambio climático de la UE»⁴² requerirán un mejor seguimiento de la tierra, contribuyendo así a proteger y aumentar la resiliencia de las absorciones de carbono basadas en la naturaleza en toda la Unión. Debe modernizarse el seguimiento y la notificación de las emisiones y absorciones mediante el uso de tecnologías disponibles en el marco de programas de la Unión, como Copernicus, y los datos digitales recogidos en el marco de la política agrícola común, aplicando la doble transición de innovación ecológica y digital.

(17) Los cambios antropogénicos previstos en el medio marino y de agua dulce, por ejemplo, la expansión prevista de la energía en alta mar, el posible aumento de la producción acuícola y el aumento de los niveles de protección de la naturaleza para cumplir los objetivos de la Estrategia de la UE sobre la biodiversidad influirán en las emisiones y su captura. Actualmente estas emisiones y absorciones no se incluyen en los cuadros normalizados de notificación de la CMNUCC. Tras la adopción de la metodología de notificación, la Comisión considerará la presentación de informes sobre los progresos, la viabilidad del análisis y el impacto de la ampliación de la notificación al medio marino y de agua dulce sobre la base de las pruebas científicas más recientes de estos flujos cuando se lleve a cabo la revisión de conformidad con el artículo 17, apartado 2, del presente Reglamento.

(18) Procede, por lo tanto, modificar los Reglamentos (UE) 2018/841 y (UE) 2018/1999 en consecuencia.

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2018/841 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento establece normas relativas a:

a) los compromisos de los Estados miembros relativos al sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura que contribuyan a cumplir los objetivos del Acuerdo de París y a alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión para el período de 2021 a 2025;

b) la contabilidad de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero del sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura y la verificación del cumplimiento por parte de los Estados miembros de los compromisos mencionados en la letra a) durante el período comprendido entre 2021 y 2025;

c) un objetivo de la Unión de absorción neta de gases de efecto invernadero en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura para el período de 2026 a 2030;

d) objetivos de absorción neta de gases de efecto invernadero en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura para los Estados miembros para el período de 2026 a 2030;

e) el compromiso de los Estados miembros de adoptar las medidas necesarias para alcanzar colectivamente la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2035 en el sector del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura, incluidas las emisiones procedentes de la agricultura distintas del CO₂.».

39. COM(2020) 381 final.

40. [...]

41. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

42. COM(2021) 82 final.

2) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento es aplicable a las emisiones y absorciones de los gases de efecto invernadero enumerados en la sección A del anexo I, notificadas con arreglo al artículo 26, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³ y que se produzcan en los territorios de los Estados miembros en el período comprendido entre 2021 y 2025 en cualquiera de las siguientes categorías contables de tierras:

a) tierras cuyo uso notificado es el de cultivos, pastos, humedales, asentamientos u otras tierras, convertidas en tierras forestales («tierras forestadas»);

b) tierras cuyo uso notificado es el de tierras forestales convertidas en cultivos, pastos, humedales, asentamientos u otras tierras («tierras deforestadas»);

c) tierras cuyo uso notificado es uno de los siguientes («cultivos gestionados»):

i) cultivos que permanecen como cultivos,

ii) pastos, humedales, asentamientos u otras tierras convertidos en cultivos,

iii) cultivos convertidos en humedales, asentamientos u otras tierras;

d) tierras cuyo uso notificado es uno de los siguientes («pastos gestionados»):

i) pastos que permanecen como pastos,

ii) cultivos, humedales, asentamientos u otras tierras, convertidos en pastos,

iii) pastos convertidos en humedales, asentamientos u otras tierras;

e) tierras cuyo uso notificado es el de tierras forestales que permanecen como tierras forestales («tierra forestal gestionada»);

f) cuando un Estado miembro haya notificado a la Comisión su intención de incluir dicho uso de la tierra en el ámbito de sus compromisos con arreglo al artículo 4, apartado 1, antes de 31 de diciembre de 2020, tierras cuyo uso notificado es uno de los siguientes («humedales gestionados»):

– humedales que permanecen como humedales,

– asentamientos u otras tierras convertidos en humedales,

– humedales convertidos en asentamientos u otras tierras.

2. El presente Reglamento también se aplica a las emisiones y absorciones de los gases de efecto invernadero que se enumeran en la sección A del anexo I, notificadas con arreglo al artículo 26, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1999 y que se produzcan en el territorio de los Estados miembros en el período comprendido entre 2026 y 2030 en cualquiera de las siguientes categorías o sectores de notificación:

a) tierras forestales,

b) cultivos;

c) pastos;

d) humedales;

e) asentamientos;

f) otras tierras;

g) productos de madera aprovechada;

h) otros;

i) deposición atmosférica;

j) lixiviación y escorrentía del nitrógeno.

3. El presente Reglamento se aplica también a las emisiones y absorciones de los gases de efecto invernadero enumerados en la sección A del anexo I, notificadas con arreglo al artículo 26, apartado 4 del Reglamento (UE) 2018/1999 y que se produzcan en los territorios de los Estados miembros a partir de 2031, en cualquiera de las

43. 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).

categorías de tierras que figuran en el apartado 2, letras a) a j) y en cualquiera de los siguientes sectores:

- a) fermentación entérica;
- b) gestión del estiércol;
- c) cultivo del arroz;
- d) suelos agrícolas;
- e) quema prescrita de sabanas;
- f) quema en el campo de residuos agrícolas;
- g) enmiendas calizas;
- h) aplicación de urea;
- i) “otros abonos que contienen carbono”;
- j) “otros”.»;

3) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4. Compromisos y objetivos

1. Para el período comprendido entre 2021 y 2025, teniendo en cuenta las flexibilidades previstas en los artículos 12, 13 y 13 *bis*, cada Estado miembro garantizará que las emisiones de gases de efecto invernadero no superen las absorciones de gases de efecto invernadero calculadas como la suma del total de las emisiones y del total de las absorciones de su territorio en todas las categorías contables de tierras mencionadas en el artículo 2, apartado 1.

2. El objetivo de la Unión para 2030 de absorción neta de gases de efecto invernadero es de 310 millones de toneladas equivalentes de CO₂ como suma de los objetivos de los Estados miembros establecidos de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, y se basará en la media de sus inventarios de gases de efecto invernadero correspondientes a los años 2016, 2017 y 2018.

Cada Estado miembro se asegurará de que, teniendo en cuenta las flexibilidades previstas en los artículos 12, 13 y 13 *bis*, la suma anual de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero en su territorio y en todas las categorías de notificación de tierras a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras a) a j), correspondiente a cada año del período 2026-2030, no supere el límite establecido mediante una trayectoria lineal que termina en 2030 en el objetivo establecido por dicho Estado miembro en el anexo II *bis*. La trayectoria lineal de un Estado miembro comenzará en 2022.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los objetivos anuales basados en la trayectoria lineal de las absorciones netas de gases de efecto invernadero para cada Estado miembro y para cada año del período comprendido entre 2026 y 2029 en términos de toneladas equivalentes de CO₂. Estas trayectorias nacionales se basarán en la media de los datos del inventario de gases de efecto invernadero correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023 notificadas por cada Estado miembro. El valor de las absorciones netas equivalentes de CO₂ de 310 millones de toneladas como suma de los objetivos de los Estados miembros establecidos en el anexo II *bis* podrá ser objeto de una corrección técnica debida a un cambio de metodología por parte de los Estados miembros. El método para determinar la corrección técnica que debe añadirse a los objetivos de los Estados miembros se establecerá en dichos actos de ejecución. A efectos de tales actos de ejecución, la Comisión llevará a cabo una revisión exhaustiva de los datos más recientes de los inventarios nacionales correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023 presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26, apartado 4 del Reglamento (UE) 2018/1999.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 16 *bis*.

4. La Unión en su conjunto debe aspirar a la neutralidad de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en los sectores establecidos en el artículo 2, aparta-

do 3, letras a) a j), de aquí a 2035 y a lograr emisiones negativas a partir de entonces. La Unión y los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para hacer posible la consecución colectiva del objetivo para 2035.

A más tardar el 31 de diciembre de 2025 y sobre la base de los planes nacionales integrados de energía y clima presentados por cada Estado miembro antes del 30 de junio de 2024, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, la Comisión elaborará propuestas para la contribución de cada Estado miembro a la reducción de las emisiones netas.

4) En el artículo 6, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros contabilizarán las emisiones y las absorciones derivadas de las tierras forestadas y deforestadas calculadas como el total de las emisiones y el total de las absorciones para cada uno de los años del período comprendido entre 2021 y 2025.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y, a más tardar en 2025, cuando el uso de la tierra haya pasado de cultivos, pastos, humedales, asentamientos u otras tierras a tierras forestales, un Estado miembro podrá, treinta años después de la fecha de dicha conversión, cambiar la categorización de dicha tierra, de tierras convertidas en tierras forestales a tierras forestales que permanecen como tierras forestales, cuando dicho cambio esté debidamente justificado sobre la base de las Directrices del GIECC.».

5) En el artículo 7, los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Cada Estado miembro contabilizará las emisiones y las absorciones resultantes de los cultivos gestionados, calculadas como emisiones y absorciones en el período de 2021 a 2025, menos el valor obtenido al multiplicar por cinco la media anual de las emisiones y absorciones resultantes de los cultivos gestionados en los Estados miembros durante el período de referencia comprendido entre 2005 y 2009.

2. Cada Estado miembro contabilizará las emisiones y las absorciones resultantes de los pastos gestionados, calculadas como emisiones y absorciones en el período de 2021 a 2025, menos el valor obtenido al multiplicar por cinco la media anual de las emisiones y absorciones resultantes de los pastos gestionados en los Estados miembros durante el período de referencia comprendido entre 2005 y 2009.

3. Durante el período de 2021 a 2025, cada Estado miembro que incluya los humedales gestionados dentro del alcance de sus compromisos, contabilizará las emisiones y las absorciones resultantes de los humedales gestionados, calculadas como emisiones y absorciones en dicho período, menos el valor obtenido al multiplicar por cinco la media anual de las emisiones y absorciones resultantes de los humedales gestionados en los Estados miembros durante el período de referencia de 2005 a 2009.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cada Estado miembro contabilizará las emisiones y las absorciones resultantes de las tierras forestales gestionadas, calculadas como las emisiones y absorciones del período 2021 a 2025, menos el valor obtenido al multiplicar por cinco el nivel de referencia forestal del Estado miembro correspondiente;

b) en el apartado 3 la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

Los Estados miembros presentarán a la Comisión sus planes de contabilidad forestal nacionales, que incluirán una propuesta de nivel de referencia forestal, a más tardar el 31 de diciembre de 2018 para el período de 2021 a 2025.»;

c) los apartados 7, 8, 9 y 10 se sustituyen por el texto siguiente:

«7. Cuando sea necesario, basándose en la evaluación técnica y, en su caso, en las recomendaciones técnicas, los Estados miembros comunicarán a la Comisión su propuesta revisada de niveles de referencia forestal a más tardar el 31 de diciembre

de 2019 para el período de 2021 a 2025. La Comisión publicará las propuestas de niveles de referencia forestal que le hayan comunicado los Estados miembros.

8. A partir de las propuestas de niveles de referencia forestal presentadas por los Estados miembros, de la evaluación técnica realizada según lo establecido en el apartado 6 del presente artículo y, en su caso, de las propuestas revisadas de niveles de referencia forestal presentadas con arreglo al apartado 7 del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifique el anexo IV con vistas a establecer los niveles de referencia forestal que deban aplicar los Estados miembros para el período de 2021 a 2025.

9. Si un Estado miembro no presenta su nivel de referencia forestal a la Comisión en los plazos especificados en el apartado 3 del presente artículo y, en su caso, en el apartado 7, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifique el anexo IV con vistas a establecer el nivel de referencia forestal que deba aplicar dicho Estado miembro en el período comprendido entre 2021 y 2025, basándose en cualquier evaluación técnica realizada según lo establecido en el apartado 6 del presente artículo.

10. Los actos delegados a que se refieren los apartados 8 y 9 se adoptarán a más tardar el 31 de octubre de 2020 para el período de 2021 a 2025.».

7) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Productos de almacenamiento de carbono»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 16 a fin de modificar el apartado 1 del presente artículo y el anexo V añadiendo nuevas categorías de productos de almacenamiento de carbono, entre ellos, los productos de madera aprovechada, que tengan un efecto de secuestro de carbono, basándose en las Directrices del GIECC adoptadas por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC o la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, y que garanticen la integridad medioambiental.».

8) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Al final del período de 2021 a 2025, los Estados miembros podrán excluir de sus cuentas relativas a las tierras forestadas y a las tierras forestales gestionadas aquellas emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de perturbaciones naturales que excedan de la media de las emisiones causadas por perturbaciones naturales en el período de 2001 a 2020, con exclusión de los valores estadísticos atípicos (“niveles de fondo”). Dichos niveles de fondo se calcularán de conformidad con el presente artículo y el anexo VI.»;

b) en el apartado 2, letra b), «2030» se sustituye por «2025».

9) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Flexibilidades y gobernanza»;

b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

c) «1. Todo Estado miembro podrá utilizar:

a) las flexibilidades generales establecidas en el artículo 12; y

b) a fin de cumplir el compromiso definido en el artículo 4, la flexibilidad de las tierras forestales gestionadas establecida en los artículos 13 y 13 *ter*.

Además de las flexibilidades a que se refiere el primer párrafo, letras a) y b), Finlandia podrá hacer uso de otras compensaciones con arreglo al artículo 13 *bis*.».

10) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) se suprime el apartado 3;

b) Se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. Los Estados miembros podrán utilizar los ingresos generados por las transferencias indicadas en el apartado 2 para luchar contra el cambio climático en la Unión o en terceros países e informarán a la Comisión de cualquier medida de este tipo que adopten.

6. Cualquier transferencia contemplada en el apartado 2 podrá ser el resultado de un proyecto o programa de reducción de los gases de efecto invernadero llevado a cabo en el Estado miembro vendedor y financiado por el Estado miembro receptor, siempre que se eviten cálculos dobles y se garantice la trazabilidad.».

11) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

Artículo 13. Flexibilidad de las tierras forestales gestionadas

«1. Cuando, en un Estado miembro, el total de las emisiones en el período de 2021 a 2025 exceda el total de las absorciones en las categorías contables de tierras mencionadas en el artículo 2, apartado 1 [contabilizadas con arreglo al presente Reglamento], dicho Estado miembro podrá utilizar la flexibilidad de las tierras forestales gestionadas contemplada en el presente artículo a efectos de cumplir lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1.

2. Cuando, en el período comprendido entre 2021 y 2025, el resultado del cálculo a que se refiere el artículo 8, apartado 1, sea positivo, el Estado miembro en cuestión podrá compensar las emisiones resultantes del cálculo siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) si el Estado miembro ha incluido en su estrategia presentada de conformidad con el artículo 15 del Reglamento (UE) 2018/1999 medidas concretas ya en curso o previstas para garantizar la conservación o la mejora, según proceda, de los sumideros y depósitos de los bosques; y

b) si el total de las emisiones en la Unión no supera el total de las absorciones en las categorías contables de tierras a que se refiere el artículo 2, apartado 1, del presente Reglamento para el período de 2021 a 2025.

Al evaluar si en la Unión el total de las emisiones excede del total de las absorciones tal y como se menciona en el párrafo primero, letra b), la Comisión garantizará que se evite la doble contabilidad por parte de los Estados miembros, en particular al hacer uso de las flexibilidades establecidas en el artículo 12 presente Reglamento y en el artículo 7, apartado 1 o el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842.

3. La compensación a que se refiere el apartado 2 solo podrá incluir los sumideros contabilizados como emisiones con respecto al nivel de referencia forestal de dicho Estado miembro y no podrá superar el 50% del volumen máximo de compensación para el Estado miembro de que se trate, establecido en el anexo VII para el período comprendido entre 2021 y 2025.

4. Los Estados miembros presentarán a la Comisión pruebas sobre las repercusiones de las perturbaciones naturales calculadas de conformidad con el anexo VI para poder optar a la compensación de los sumideros restantes contabilizados como emisiones con respecto a su nivel de referencia forestal, hasta alcanzar el volumen total de compensación no utilizado por otros Estados miembros que se establece en el anexo VII para el período comprendido entre 2021 y 2025. En caso de que la demanda de compensación exceda el volumen de compensación no utilizado disponible, la compensación se distribuirá proporcionalmente entre los Estados miembros de que se trate.».

12) Se inserta el artículo 13 *bis* siguiente:

«Artículo 13 bis. Compensaciones adicionales

1. Finlandia podrá compensar hasta un máximo de 5 millones de toneladas de emisiones equivalentes de CO₂ contabilizadas adicionales correspondientes a las categorías contables de tierras forestales gestionadas, tierras desforestadas, cultivos

gestionados y pastos gestionados, en el período de 2021 a 2025, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) si Finlandia ha incluido en su estrategia presentada de conformidad con el artículo 15 del Reglamento (UE) 2018/1999 medidas concretas en curso o previstas para velar por la conservación o la mejora, según proceda, de los sumideros y depósitos de los bosques;

b) si el total de las emisiones en la Unión no supera el total de las absorciones en las categorías contables de tierras a que se refiere el artículo 2, apartado 1, del presente Reglamento para el período de 2021 a 2025.

Al evaluar si en la Unión el total de las emisiones excede del total de las absorciones tal y como se menciona en el párrafo primero, letra b), la Comisión garantizará que se evite la doble contabilidad por parte de los Estados miembros, en particular al hacer uso de las flexibilidades establecidas en los artículos 12 y 13 del presente Reglamento y en el artículo 7, apartado 1 o el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842.

2. Las compensaciones adicionales se limitarán a lo siguiente:

a) la cantidad que exceda la flexibilidad de las tierras forestales gestionadas disponible para Finlandia en el período comprendido entre 2021 y 2025 con arreglo al artículo 13;

b) las emisiones creadas por el cambio histórico de tierras forestales a cualquier otra categoría de uso de la tierra que se haya producido hasta el 31 de diciembre de 2017;

c) el cumplimiento del artículo 4;

3. Las compensaciones adicionales no podrán ser objeto de transferencia con arreglo al artículo 12 del presente Reglamento o al artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/842.

4. Las compensaciones adicionales no utilizadas de la cantidad de 5 millones de toneladas equivalentes de CO₂ a que se refiere el apartado 1 se cancelarán.

5. El administrador central ejecutará el apartado 2, letra a) y los apartados 3 y 4 del presente artículo en el registro de la Unión establecido de conformidad con el artículo 40 del Reglamento (UE) 2018/1999».

13) Se inserta el artículo 13 *ter* siguiente:

«Artículo 13 *ter*. Mecanismo de flexibilidad en el uso de la tierra para el período 2026-2030

1. Se establecerá en el registro de la Unión, creado en virtud del artículo 40 del Reglamento (UE) 2018/1999, un mecanismo de flexibilidad en el uso de la tierra correspondiente a una cantidad de hasta 178 millones de toneladas equivalentes de CO₂, a condición de que se cumpla el objetivo de la Unión contemplado en el artículo 4, apartado 2. El mecanismo de flexibilidad estará disponible de modo adicional a los mecanismos de flexibilidad previstos en el artículo 12.

2. Cuando, en el período de 2026 a 2030, la diferencia entre la suma anual de las emisiones y las absorciones de gases de efecto invernadero en el territorio de un Estado miembro, en todas las categorías de notificación de tierras a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras a) a j) y el objetivo correspondiente sea positiva, contabilizada y notificada de conformidad con el presente Reglamento, dicho Estado miembro podrá utilizar la flexibilidad establecida en el presente artículo para cumplir su objetivo establecido de acuerdo al artículo 4, apartado 2.

3. Cuando, en el período de 2026 a 2030, el resultado del cálculo a que se refiere el apartado 2 sea positivo, el Estado miembro en cuestión podrá compensar el exceso de emisiones siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) si el Estado miembro ha incluido en su plan nacional integrado de energía y clima actualizado, presentado con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, medidas concretas previstas o en curso para garantizar la conservación

o mejora, según proceda, de los sumideros y depósitos de todas las tierras y para reducir la vulnerabilidad de las tierras con respecto a las perturbaciones naturales;

b) si el Estado miembro ha agotado el resto de mecanismos de flexibilidad disponibles con arreglo al artículo 12 del presente Reglamento o al artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/842;

c) si la diferencia en la Unión entre la suma anual de todas las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero en su territorio en todas las categorías de notificación de tierras a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras a) a j), y el objetivo de la Unión [de 310 millones de toneladas equivalentes de absorciones netas de CO₂] es negativa en el período comprendido entre 2026 y 2030.

Cuando se evalúe si, en la Unión, el total de emisiones excede el total de absorciones a que se refiere el párrafo primero, letra c), la Comisión determinará si se debe incluir o no el 20% de absorciones netas no acumuladas por los Estados miembros procedentes del período de 2021 a 2025 sobre la base del impacto de las perturbaciones naturales y aplicando la información presentada por los Estados miembros con arreglo al apartado 5 del presente artículo. En dicha evaluación, la Comisión se asegurará de que los Estados miembros eviten la doble contabilidad, en particular al hacer uso de las flexibilidades establecidas en el artículo 12 del presente Reglamento y en el artículo 7, apartado 1, del reglamento (UE) 2018/842.

4. El volumen de compensación a que se refiere el apartado 3 del presente artículo solo podrá cubrir los sumideros contabilizados como emisiones con respecto al objetivo del Estado miembro que figura en el anexo II *bis* del presente Reglamento y no podrá superar el 50% del volumen máximo de compensación para el Estado miembro de que se trate establecido en el anexo VII para el período comprendido entre 2026 y 2030.

5. Los Estados miembros presentarán a la Comisión pruebas sobre las repercusiones de las perturbaciones naturales calculadas de conformidad con el anexo VI para poder optar a la compensación de los sumideros restantes contabilizados como emisiones con respecto al objetivo del Estado miembro de que se trate establecido en el anexo II *bis*, hasta alcanzar el volumen total de compensación no utilizado por otros Estados miembros que se establece en el anexo VII para el período comprendido entre 2026 y 2030. En caso de que la demanda de compensación exceda el volumen de compensación no utilizado disponible, la compensación se distribuirá proporcionalmente entre los Estados miembros de que se trate.».

14) Se inserta el artículo 13 *quater* siguiente:

«Artículo 13 *quater*. Gobernanza de los objetivos

Si las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero revisadas de un Estado miembro en 2032 superan los objetivos anuales de dicho Estado miembro para cualquier año concreto del período 2026-2030 teniendo en cuenta las flexibilidades utilizadas conforme a los artículos 12 y 13 *ter*, se aplicará la siguiente medida:

se añadirá una cantidad igual a la cantidad en toneladas equivalentes de CO₂ del exceso de emisiones netas de gases de efecto invernadero a la cifra de emisiones de gases de efecto invernadero notificada por dicho Estado miembro al año siguiente, multiplicada por un factor de 1,08, de acuerdo con las medidas adoptadas en virtud del artículo 15.».

15) En el artículo 14, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A más tardar el 15 de marzo de 2027, para el período de 2021 a 2025, y el 15 de marzo de 2032 para el período de 2026 a 2030, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de cumplimiento que contenga el balance del total de las emisiones y del total de las absorciones para el período correspondiente con respecto a cada una de las categorías contables de tierras que se especifican en el artículo 2, apartado 1, letras a) a f), para el período de 2021 a 2025, y en el artícu-

lo 2, apartado 2, letras a) a j) para el período de 2026 a 2030, utilizando las normas contables establecidas en el presente Reglamento.

El informe de cumplimiento incluirá una evaluación de:

- a) las políticas y medidas relativas a las compensaciones;
- b) las sinergias entre la mitigación del cambio climático y la adaptación a este;
- c) las sinergias entre la mitigación del cambio climático y la biodiversidad.

Dicho informe contendrá también, en su caso, información sobre la intención de utilizar las flexibilidades mencionadas en el artículo 11 y los volúmenes correspondientes o sobre el uso de tales flexibilidades y volúmenes correspondientes.».

16) En el artículo 15, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 16 del presente Reglamento para completar el presente Reglamento a fin de establecer las normas de registro y la precisa ejecución de las siguientes operaciones en el registro de la Unión creado con arreglo al artículo 40 del Reglamento (UE) 2018/1999:

- a) la cantidad de emisiones y absorciones de cada categoría contable y de notificación de tierras en cada Estado miembro;
- b) la ejecución de la corrección técnica contemplada en el artículo 4, apartado 3, del presente Reglamento;
- c) el uso de las flexibilidades recogidas en los artículos 12, 13, 13 *bis* y 13 *ter* y
- d) el cumplimiento de los objetivos recogidos en el artículo 13 *quater*.».

17) Se inserta el artículo 16 *bis* siguiente:

«Artículo 16 bis. Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático creado en virtud del artículo 44, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1999. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁴.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

18) En el artículo 17, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, no más tarde de seis meses después del [...] balance mundial acordado con arreglo al artículo 14 del Acuerdo de París, sobre el funcionamiento del presente Reglamento, incluida, cuando sea pertinente, una evaluación de las repercusiones de las flexibilidades a que se refiere el artículo 11, así como de la contribución del presente Reglamento al objetivo global de la Unión de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, así como de su contribución a los objetivos del Acuerdo de París, en particular en lo relativo a la necesidad de medidas y políticas adicionales de la Unión, en vista del incremento necesario de las absorciones y reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión.

En función del informe, la Comisión presentará propuestas legislativas cuando lo considere oportuno. En particular, las propuestas establecerán objetivos anuales y gobernanza dirigidos a alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2035 recogido en el artículo 4, apartado 4; políticas y medidas adicionales de la Unión y un marco para después de 2035, también en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero procedentes de otros sectores, como el medio marino y de agua dulce.

19) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento;

44. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

20) el texto establecido en el anexo II del presente Reglamento se inserta como anexo II *bis*.

Artículo 2

El Reglamento (UE) 2018/1999 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, se añaden los puntos 63 y 64 siguientes:

«63) “sistema de información geográfica”: un sistema informático capaz de captar, almacenar, analizar y mostrar información referenciada geográficamente;

«64) “aplicación geoespacial”: un formulario de solicitud electrónico que incluye una aplicación informática basada en un sistema de información geográfica que permite a los beneficiarios declarar espacialmente las parcelas agrícolas de la explotación y las zonas no agrícolas para las que se solicita el pago.».

2) En el artículo 4, letra a), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«los compromisos y los objetivos nacionales del Estado miembro en materia de absorción neta de gases de efecto invernadero con arreglo al artículo 4, apartados 1 y 2 del Reglamento (UE) 2018/841 y sus contribuciones tienen por objeto alcanzar el objetivo de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero a cero para 2035 y lograr, a partir de entonces, emisiones negativas según el artículo 4, apartado 4 de dicho Reglamento.».

3) El artículo 38 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«En 2025, la Comisión llevará a cabo una revisión exhaustiva de los datos del inventario nacional presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26, apartado 4 del presente Reglamento, a fin de determinar los objetivos anuales de reducción de gases de efecto invernadero de los Estados miembros con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/841 y de determinar las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros según el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/842»;

b) en el apartado 2, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La revisión exhaustiva a que se refieren los apartados 1 y 1 *bis* incluirá,»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Una vez concluida la revisión exhaustiva realizada con arreglo al apartado 1, la Comisión determinará mediante actos de ejecución, la suma total de las emisiones de los correspondientes años calculada sobre la base de los datos corregidos del inventario de cada Estado miembro, desglosados entre los datos de las emisiones pertinentes a efectos del artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/842 y los datos de las emisiones a que se refiere el anexo V, parte 1, letra c), del presente Reglamento, y determinará la suma total de emisiones y absorciones pertinentes a efectos del artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/841».

4) El anexo V se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un mecanisme d'ajust en frontera per carboni

295-00025/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15263 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 564 final] [COM(2021) 564 final anexo] [2021/0214 (COD)] {SEC(2021) 564 final} {SWD(2021) 643 final} {SWD(2021) 644 final} {SWD(2021) 647 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 564 final, 2021/0214 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 564 final} - {SWD(2021) 643 final} - {SWD(2021) 644 final} - {SWD(2021) 647 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El mundo se enfrenta a una profunda crisis climática y los retos del cambio climático requieren una respuesta mundial. Una cooperación internacional estrecha permitirá reforzar la acción conjunta por el clima que todas las Partes en el Acuerdo de París necesitan para alcanzar el objetivo de mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 °C respecto de los niveles preindustriales y continuar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C respecto de los niveles preindustriales¹.

El liderazgo internacional de la Unión Europea debe ir de la mano de una actuación interna audaz. Para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050, en consonancia con el Acuerdo de París, la Unión deberá ser más ambiciosa de cara a la próxima década y actualizar su marco de actuación en materia de clima y energía. El inicio de este proceso ya está previsto en la legislación vigente

1. Artículo 2, apartado 1, letra a), del Acuerdo de París.

de la UE. Además, tal como se anunció en el Pacto Verde Europeo², la Comisión ha propuesto un nuevo objetivo para la UE de aquí a 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero («GEI») en al menos un 55% en relación a los niveles de 1990³, sobre la base de una evaluación de impacto exhaustiva⁴. Este objetivo ha sido refrendado por el Consejo Europeo⁵ y comunicado a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, por lo que es vinculante a nivel internacional⁶. La Ley Europea del Clima, acordada con los colegisladores, establece el nuevo objetivo para 2030, al tiempo que hace jurídicamente vinculante el objetivo de neutralidad climática de la UE⁷.

Para lograr esa reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en consonancia con la Legislación europea sobre el clima, la Comisión propone revisar cuando proceda todos los instrumentos políticos pertinentes antes de julio de 2021 en un paquete de medidas «Objetivo 55» que incluye, en particular, la revisión de legislación sectorial en materia de clima, energía, transporte y fiscalidad⁸. Dentro de este paquete, tal y como se anunció en el Pacto Verde Europeo, se incluye un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono («MAFC») que será un elemento fundamental del conjunto de herramientas de que dispone la Unión para cumplir el objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050, de acuerdo con el Acuerdo de París, ya que aborda los riesgos de fuga de carbono derivados de la mayor ambición climática de la Unión. En marzo de 2021, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución en la que abogaba por la introducción de un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono compatible con la OMC⁹.

En su Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»¹⁰, la Comisión también anunció la promoción de los instrumentos e incentivos pertinentes para aplicar mejor el principio de «quien contamina paga»¹¹ y poner fin así a la era de la «contaminación gratuita», con vistas a maximizar las sinergias entre la descarbonización y el objetivo de contaminación cero.

La Comisión anunció su intención de proponer un MAFC en el Pacto Verde Europeo. Como se indica en la Comunicación «Si, a medida que la UE eleva su nivel de ambición climática, persisten diferencias a este respecto a nivel mundial, la Comisión propondrá un mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono, para sectores específicos, con el fin de atenuar el riesgo de fuga de carbono. De este modo se garantizaría que el precio de las importaciones reflejara con más precisión su contenido de carbono. Esta medida se configurará de manera que respete la normativa de la Organización Mundial del Comercio y otras obligaciones internacionales de la UE¹²».

2. Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, p. 4.

3. La Comisión presentó la propuesta COM(2020) 563 final, por la que se modifica la propuesta inicial de la Comisión sobre la Ley Europea del Clima para incorporar un nuevo objetivo de reducción de las emisiones de la UE de al menos el 55% para 2030. Los días 10 y 11 de diciembre de 2020, el Consejo Europeo refrendó en sus Conclusiones este objetivo incrementado para la UE.

4. Comunicación de la Comisión, de 17 de septiembre de 2020, «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030» [COM(2020) 562: Parte 1/2].

5. Conclusiones del Consejo Europeo de 11 de diciembre de 2020. (EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8).

6. Presidencia alemana del Consejo de la UE (2020). Actualización de la contribución determinada a nivel nacional de la Unión Europea y sus Estados miembros.

7. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

8. Programa de trabajo de la Comisión para 2021 [COM(2020) 690 final]. En el Anexo I se presentan todos los instrumentos incluidos en el paquete.

9. Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de marzo de 2021, «Hacia un mecanismo de la Unión de ajuste en frontera por emisiones de carbono compatible con la OMC».

10. Comunicación de la Comisión, de 12 de mayo de 2021, «La senda hacia un planeta sano para todos» [COM (2021) 400 final].

11. Artículo 191, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

12. Comunicación de la Comisión: «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final], p. 4.

Este mecanismo es una alternativa a las medidas de lucha contra el riesgo de fuga de carbono del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE ¹³ («RCDE UE») y tiene por objeto evitar que los esfuerzos de reducción de emisiones de la Unión se vean contrarrestados por un aumento de las emisiones fuera de la Unión, bien por la deslocalización de la producción, bien por un aumento de importaciones de productos más intensivos en carbono. Sin este mecanismo, la fuga de carbono podría dar lugar a un aumento global de las emisiones a escala mundial.

El Acuerdo de París obliga a la comunidad internacional a una acción por el clima cada vez más ambiciosa para limitar el aumento de la temperatura media global con el fin de reducir significativamente los riesgos y los efectos del cambio climático. Cada Parte debe preparar su propia contribución determinada a nivel nacional («CDN») para alcanzar este objetivo mundial, reflejando su «mayor ambición posible», así como sus «responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales»¹⁴.

Mientras siga habiendo un número significativo de socios internacionales de la UE con planteamientos políticos que no generan el mismo nivel de ambición climática que la Unión, y persistan diferencias en el precio aplicado a las emisiones de GEI, existe un riesgo de fuga de carbono. La fuga de carbono se produce cuando, por diferencias de ambiciones en materia de políticas climáticas, las empresas de determinados sectores o subsectores industriales trasladan su producción a otros países menos restrictivos en cuestión de emisiones, o cuando las importaciones procedentes de estos países sustituyen a productos equivalentes pero menos intensivos en GEI por las diferencias en política climática. Esto podría mermar la eficacia de las políticas de reducción de emisiones de la UE y dar lugar incluso a un aumento de las emisiones totales a escala mundial, lo que haría peligrar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que se necesita urgentemente si el mundo quiere mantener la temperatura media global muy por debajo de los 2 °C respecto de los niveles preindustriales.

En la actualidad, el riesgo de fuga de carbono se está abordando en la Unión en el marco del RCDE UE. Se trata del primer régimen internacional de comercio de derechos de emisión de GEI del mundo y está vigente desde 2005. Para los sectores cubiertos por este sistema y que presentan mayor riesgo de fuga de carbono, ese riesgo se gestiona actualmente mediante la concesión de derechos de emisión gratuitos y compensaciones por el aumento de los costes de la electricidad en el marco de la normativa sobre ayudas estatales. Sin embargo, la asignación gratuita de derechos de emisión en el marco del RCDE UE debilita la señal de precios que el sistema transmite a las instalaciones beneficiarias en comparación con la subasta de la totalidad de los mismos, y afecta por tanto a la incentivación de las inversiones en una mayor reducción de las emisiones de GEI.

Al mismo tiempo, a medida que la Unión incrementa sus ambiciones climáticas, es previsible que aumente el desfase con el nivel de acción por el clima de terceros países, lo que supone un mayor riesgo de fuga de carbono para la UE. Este se derivaría de los objetivos cada vez más ambiciosos de reducción de las emisiones de GEI de la UE, que reducirían el número global de derechos de emisión del RCDE. En consecuencia, se refuerza la señal de precio del carbono del RCDE UE, incentivando a los productores de la Unión a reducir sus emisiones, pero aumenta el desfase con los países que carecen de mecanismos de fijación del precio del carbono. Además, el volumen de asignaciones gratuitas también disminuirá con el tiempo, en consonancia con la reducción del límite máximo de emisiones.

Teniendo en cuenta los problemas antes descritos, la presente propuesta aborda el problema de la reducción de las emisiones de GEI en la Unión, evitando al mismo

13. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

14. Artículo 4, apartado 3, del Acuerdo de París.

tiempo que estos esfuerzos de reducción de emisiones se vean contrarrestados con un aumento de las emisiones fuera de la Unión. En este contexto, se propone un MAFC con el objetivo general de abordar el riesgo de fuga de carbono para luchar contra el cambio climático reduciendo las emisiones de GEI en la Unión y a escala mundial.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

En el contexto del paquete de medidas «Objetivo 55», el MAFC no constituye una medida aislada. Se trata de una medida de política climática encaminada a preservar íntegra la ambición climática de la UE hacia el objetivo último de neutralidad climática. El papel del MAFC es abordar el riesgo de fuga de carbono y reforzar el RCDE UE. Así pues, existe una estrecha relación entre el RCDE UE y el MAFC.

Dentro del paquete de medidas «Objetivo 55» también se propone una revisión del RCDE UE¹⁵, que consiste en ampliar el RCDE UE al transporte marítimo e introducir el comercio de derechos de emisión en los sectores de la construcción y el transporte por carretera. En este caso, la mayor ambición climática de las propuestas de modificación del RCDE UE se traduce en un límite máximo de emisiones más estricto, que supondrá una disminución del número total de derechos de emisión disponible. Un límite más estricto implica una señal de precio del carbono más fuerte. El objetivo de neutralidad climática de la UE y la decisión de incrementar su ambición climática para 2030 también conducen a una amplia revisión de las medidas existentes contra el riesgo de fuga de carbono. En particular, aunque la asignación gratuita de derechos previene efectivamente los riesgos de fuga de carbono, debilita la señal de precio del carbono para la industria de la Unión en comparación con la subasta de la totalidad de los mismos.

Como se señala en el Pacto Verde Europeo, el MAFC debería garantizar que el precio de las importaciones refleje con mayor exactitud su contenido en carbono. Esta medida se ha formulado de manera que respete las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y otras obligaciones internacionales de la UE. Más aún, la presidenta Von der Leyen subrayó que «El carbono debe tener su precio; la naturaleza no puede seguir pagándolo. Este mecanismo de ajuste en frontera por las emisiones de carbono debería animar a los productores extranjeros y a los importadores de la UE a reducir sus emisiones de carbono»¹⁶.

Para ello sería importante desarrollar una labor activa de divulgación para con terceros países centrada en la comprensión y el cumplimiento de los requisitos del MAFC. Además, la UE colaborará con terceros países cuyo comercio con la UE se vea afectado por el presente Reglamento para explorar posibilidades de diálogo y cooperación en relación con la aplicación de determinados elementos del Mecanismo. También deberían explorarse las posibilidades de celebrar acuerdos para tener en cuenta sus mecanismos de fijación del precio del carbono.

Los mecanismos existentes para prevenir el riesgo de fuga de carbono son la asignación gratuita de derechos de emisión del RCDE UE y, en algunos casos, medidas financieras para compensar los costes de las emisiones indirectas producidos por los aumentos de precios de la electricidad debidos al RCDE de la UE (costes de emisiones indirectas). El MAFC es una alternativa a estas medidas y, por tanto, debería sustituirlas con el tiempo. No obstante, para que los productores, importadores y comerciantes puedan adaptarse al nuevo régimen, la reducción de las asignaciones gratuitas debería hacerse gradualmente, a medida que se vaya implantando en MAFC, de manera que no sean acumulativos.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La Unión es muy activa en los foros internacionales a la hora de reforzar las normas medioambientales mundiales y acompañar a los socios comerciales y los

15. [OP: insértese el número de la propuesta de revisión del RCDE UE cuando esté disponible]

16. Discurso sobre el estado de la Unión de la presidenta Von der Leyen en la sesión plenaria del Parlamento Europeo, de 16 de septiembre de 2020. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_20_1655

países menos desarrollados hacia la descarbonización. El MAFC complementará la acción ambiental internacional de la Unión y favorecerá la descarbonización en terceros países.

Desde 1992, la UE ha trabajado para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas globales para combatir el cambio climático. Más concretamente, la actuación de la UE debería tener por objeto propiciar la consecución rentable de los objetivos climáticos a largo plazo, al tiempo que se garantiza la equidad y la integridad del medio ambiente. El establecimiento de una gobernanza sólida del objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050 contribuirá a garantizar que la Unión siga avanzando hacia su consecución.

La Comisión anunció asimismo la promoción de los instrumentos e incentivos pertinentes para aplicar mejor el principio de «quien contamina paga»¹⁷ y poner fin así definitivamente a la era de la «contaminación gratuita» en el Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»¹⁸ con vistas a maximizar las sinergias entre descarbonización y la ambición de contaminación cero.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

Los artículos 191 a 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192, apartado 1, del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente, y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es, por su propia naturaleza, un problema transfronterizo que no puede resolverse exclusivamente con medidas nacionales o locales. La acción coordinada de la UE puede complementar y reforzar eficazmente la de ámbito nacional y local y mejora la acción por el clima. La coordinación de la acción por el clima es necesaria a nivel europeo y, en lo posible, a nivel mundial, y la actuación de la UE está justificada por razones de subsidiariedad.

La introducción de un MAFC a escala de la UE creará un marco común y uniforme que hará equiparables la política de fijación del precio del carbono aplicada en el mercado interior de la UE y la aplicada a las importaciones. Su objetivo es puramente ambiental y tiene una dimensión transfronteriza, por lo que los Estados miembros no pueden gestionarlo de forma independiente. Dada su naturaleza ambiental, y para evitar desvíos comerciales, el MAFC debería ser más eficaz si se aplica de manera uniforme en toda la Unión, imitando al RCDE UE y de forma que sea compatible con las normas de la OMC.

Es más, si el MAFC no se aplica de manera uniforme, inducirá comportamientos que generarán desvíos comerciales y la búsqueda de foros de conveniencia, ya que los exportadores de terceros países importarán las mercancías a través de las jurisdicciones de la UE que apliquen el MAFC de la manera más laxa.

Esto no es óbice para que la aplicación y la ejecución se encomiende a las autoridades nacionales competentes, aunque sí conviene que esta delegación se limite a la aplicación y la ejecución.

17. Artículo 191, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

18. Comunicación de la Comisión (2021), «La senda hacia un planeta sano para todos» [COM (2021) 400 final].

Proporcionalidad

La presente propuesta busca afrontar el reto de reducir las emisiones de GEI en la Unión, evitando al mismo tiempo que los esfuerzos en este sentido se vean contrarrestados por un aumento de estas emisiones fuera de la Unión. Las opciones estratégicas vienen pues claramente dictadas por el propósito de cumplir el objetivo del MAFC, a saber, abordar el riesgo de fuga de carbono para luchar contra el cambio climático reduciendo las emisiones de GEI en la Unión y a escala mundial.

La cobertura de productos propuesta para el MAFC se encuadra en los sectores y emisiones cubiertos por el RCDE UE, cuyo ámbito sectorial se basa, a su vez, en diversos criterios cuantitativos y cualitativos relacionados con los objetivos medioambientales del RCDE UE. Es conveniente establecer el ámbito de aplicación del MAFC en relación con mercancías específicas utilizando su clasificación en la nomenclatura combinada¹⁹. Esto contribuye a la justificación de la medida, a saber, garantizar que se mitiguen los riesgos de fuga de carbono en determinados sectores intensivos en energía. El MAFC sigue la lógica climática del RCDE UE al empezar por aquellos sectores en los que las emisiones son las más elevadas en términos absolutos y, por tanto, en los que su impacto puede ser mayor.

El contenido de carbono de los productos es un elemento esencial del MAFC, ya que indica las emisiones de GEI (en equivalente de dióxido de carbono, «CO₂e») liberadas durante su producción en el extranjero. Este dato se utiliza para garantizar que los productos importados no reciban un trato menos favorable que los productos nacionales producidos en instalaciones sujetas al RCDE UE. Dado que las instalaciones cubiertas por el RCDE UE están sometidas a un precio del carbono fijado en función de sus emisiones reales, los productos importados incluidos en el ámbito de aplicación del MAFC también deben evaluarse en función de sus emisiones reales de GEI. No obstante, para que las empresas puedan ir adaptándose a este sistema, se propone empezar con un período transitorio sin ajuste financiero.

Por lo que se refiere a la administración de la medida, facultar a las autoridades nacionales competentes potenciará la máxima efectividad en la aplicación y ejecución de la medida, aprovechando la experiencia adquirida en la gestión nacional del RCDE UE. Una estructura en la que las autoridades nacionales competentes en materia climática desempeñen un papel clave reproduce en buena medida la estructura utilizada con éxito durante cerca de una década en el RCDE UE.

Elección del instrumento

La mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es un reglamento. Así se garantizará la aplicabilidad directa de una serie de disposiciones relativas a las mercancías importadas en la Unión Aduanera. Por otra parte, el presente Reglamento requiere una aplicación y ejecución uniformes y coherentes en toda la Unión para cumplir los objetivos de los artículos 32 y 207 del TFUE.

Las diferencias de exposición al riesgo de fuga de carbono no justificarían suficientemente una actuación a nivel nacional. Las emisiones de carbono no están localizadas y, al igual que el RCDE UE, el MAFC puede resultar más eficaz si se aplica de manera uniforme a mayor escala.

Por esta razón, la mejor forma de lograr los objetivos perseguidos por la presente propuesta es un reglamento. De ese modo se garantiza la aplicabilidad directa de sus disposiciones.

Además, la asignación de determinadas tareas de aplicación y ejecución a las autoridades competentes en materia de clima y aduanas en los Estados miembros evitará dificultades técnicas y metodológicas y permitirá mayor eficacia.

19. Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1)

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Consultas con las partes interesadas

Para preparar la presente propuesta, la Comisión diseñó y llevó a cabo una estrategia de consultas de las partes interesadas, que incluía consultas públicas y específicas.

El 4 de marzo de 2020 se publicó una evaluación de impacto inicial abierta a observaciones. Se realizó una consulta hasta el 1 de abril de 2020²⁰ con el fin de recopilar información sobre las consideraciones preliminares del proyecto. Durante la consulta se recibieron en total 219 respuestas, desglosadas en unas 150 respuestas de federaciones comerciales, asociaciones empresariales y empresas particulares, 20 ONG, 20 ciudadanos, y el resto procedentes de grupos de reflexión, instituciones académicas o centros de investigación, sindicatos y autoridades públicas. La mayoría de las respuestas fueron de la UE y 24 de terceros países.

En líneas generales, la mayor parte de las respuestas expresaron su apoyo al MAFC, repartiéndose el resto aproximadamente a partes iguales entre respuestas poco favorables y contrarias al mecanismo. La gran mayoría de las respuestas manifestaron cautela en el diseño de la medida, pidiendo que se consideraran todas las opciones posibles. Entre otras consideraciones, los principales aspectos señalados fueron el impacto en las cadenas de valor y la dependencia de las importaciones de materias primas, la prevención de una excesiva repercusión en el consumidor final, los vínculos con el RCDE UE y los derechos de emisión gratuitos, el impacto distributivo en los sectores afectados y en los diferentes países, especialmente en las economías en desarrollo, y la interacción con las medidas de defensa comercial vigentes en relación con las materias primas.

En consonancia con las directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, también se realizó una consulta pública abierta²¹ entre el 22 de julio y el 28 de octubre de 2020. La consulta tenía por objeto recabar opiniones de ciudadanos y organizaciones sobre las justificaciones, los objetivos, el posible diseño y ámbito de aplicación, así como sobre las repercusiones de la iniciativa. También se permitió a los encuestados enviar documentos de posición. La consulta pública recogió un total de 615 respuestas. Entre estas hubo 6 respuestas duplicadas, por lo que se contabilizaron 609 contribuciones válidas.

En relación con el problema de la fuga de carbono, la mayoría de los encuestados afirma que es un problema real y que el MAFC puede servir para atajarlo, fomentar el consumo de productos hipocarbónicos en la UE y promover el despliegue de tecnologías hipocarbónicas y políticas climáticas ambiciosas en terceros países. Respecto a la eficacia de las medidas vigentes en el marco del RCDE UE y las normas sobre ayudas estatales para limitar la fuga de carbono, y sobre la capacidad de otras medidas reglamentarias para reducir las emisiones de GEI, las asociaciones empresariales y las autoridades públicas tienen una opinión positiva, mientras que los ciudadanos y otras partes interesadas son más críticos. Los encuestados sugieren que el MAFC debería centrarse en los productos de actividades ya incluidas en el RCDE UE (especialmente los que presentan el mayor riesgo de fuga de carbono) y tener en cuenta las cadenas de valor en su totalidad.

Además de lo anterior, los servicios de la Comisión entablaron amplias consultas bilaterales con autoridades públicas de la UE y de terceros países, asociaciones empresariales, empresas individuales y ONG. Simultáneamente, un contratista externo inició una serie de consultas específicas y realizó un total de 25 entrevistas en profundidad con altos directivos y asociaciones de los sectores de materiales básicos, fabricantes, ONG y responsables políticos. Se celebraron dos rondas de entrevistas.

20. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12228-Pacto-Verde-de-la-UE-mecanismo-de-ajuste-en-frontera-de-las-emisiones-de-carbono-_es

21. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12228-Pacto-Verde-de-la-UE-mecanismo-de-ajuste-en-frontera-de-las-emisiones-de-carbono-_es

En primer lugar, se llevaron a cabo 17 entrevistas informales en una fase temprana que sirvieron para identificar los principales temas de preocupación y las cuestiones abiertas que requerían más investigación. En una segunda fase, se realizaron otras ocho entrevistas para comprobar si las opiniones y preocupaciones manifestadas en las entrevistas informales eran compartidas por un grupo más amplio de partes interesadas. 17 partes interesadas procedían de la industria, cinco de ONG y tres de instituciones de los Estados miembros.

Los resultados de las consultas públicas y específicas permitieron a la Comisión recabar un número significativo de posiciones y opiniones sobre la iniciativa. Tanto las consultas públicas como las específicas pusieron de manifiesto un consenso sobre la necesidad de un MAFC para abordar el riesgo de fuga de carbono y ayudar a la Unión a cumplir sus mayores ambiciones climáticas. Los comentarios recibidos a lo largo de estas consultas se han utilizado para fundamentar la elección de los elementos de diseño y las opciones preferidas. El resultado de la consulta con las partes interesadas se resume en el anexo correspondiente de la evaluación de impacto.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Las etapas preparatorias de la propuesta se apoyaron en una serie de estudios y asesoramiento especializado para analizar el posible diseño y alcance del MAFC, así como su impacto ambiental, social y económico.

En particular, se llevó a cabo un estudio sobre el diseño óptimo del mecanismo y su cobertura sectorial con ayuda de asesoramiento externo a la Comisión. El estudio examinó la lógica de la intervención, evaluó una serie de opciones alternativas y su viabilidad, proporcionó asesoramiento técnico sobre los elementos de diseño técnico y ayudó a elegir los sectores que abarcaría el mecanismo. La evaluación de impacto recoge algunos elementos de dicho estudio²², que ha sido publicado en su integridad por la Comisión²³.

Además del estudio cualitativo del MAFC, también se llevó a cabo una evaluación cuantitativa específica de impacto con apoyo del Centro Común de Investigación de la Comisión y de expertos externos, el primero centrado en el impacto del MAFC en los productos materiales y el último en el impacto del MAFC en la electricidad. Estas evaluaciones cuantitativas aportaron información sobre el impacto ambiental, económico y social de la iniciativa y se han puesto a disposición del público como parte de la evaluación de impacto.

Por último, el análisis se fundamenta asimismo en la bibliografía existente, estudios y documentos de investigación presentados por académicos en la consulta pública abierta y otros estudios independientes.

Evaluación de impacto

El Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable con reservas sobre la evaluación de impacto y formuló propuestas de mejora²⁴. Así, el informe de evaluación de impacto se revisó en este sentido y, en particular, se hizo un esfuerzo para garantizar su autonomía respecto del problema de la fuga de carbono, reforzando a la vez su coherencia con la propuesta de revisión del RCDE UE, y presentando con mayor claridad las principales repercusiones y opciones institucionales y con más detalle los puntos de vista de los distintos grupos de partes interesadas.

El problema que aborda el MAFC es cómo reducir las emisiones de GEI en la UE, evitando al mismo tiempo que esos esfuerzos por disminuir las emisiones se vean contrarrestados con un aumento de estas fuera de la Unión (fuga de carbono). Para reflejar este marco dinámico, la base sobre la que se elaboró la evaluación de impacto reflejaba el hecho de que el MAFC se presenta de cara al nuevo objetivo

22. [OP: insertar el enlace a la evaluación de impacto cuando se haya publicado]

23. [OP: insertar el enlace al estudio cuando se haya publicado]

24. [OP: insertar los enlaces a la ficha resumen y el dictamen favorable del CCR cuando se haya publicado]

acordado por la UE de reducir las emisiones netas de GEI en al menos un 55% (con respecto a 1990).

Se evaluaron seis opciones diferentes en relación con este marco dinámico, todas ellas formuladas para tener en cuenta los requisitos de la OMC y los compromisos internacionales de la UE como, por ejemplo, los acuerdos de libre comercio celebrados por la UE o el Tratado de la Comunidad de la Energía.

La primera opción de MAFC es un impuesto sobre el carbono a la importación, que pagaría el importador a la entrada de los productos en la UE. El impuesto sería recaudado por las aduanas en la frontera sobre la base de un impuesto que reflejara el precio del carbono en la Unión, combinado con una intensidad de carbono por defecto de los productos. Los importadores podrían solicitar una reducción del MAFC sobre la base de su huella de carbono particular y del precio del carbono pagado en el país de producción.

La segunda opción consiste en aplicar a las importaciones un sistema similar al régimen del RCDE UE aplicable a la producción nacional. Esta opción implica – al igual que el régimen de derechos de emisión del RCDE UE – la entrega de certificados («certificados MAFC») por parte de los importadores, en función de la intensidad de emisiones implícita de los productos que importan en la Unión y adquiridos a un precio equivalente al de los derechos de emisión del RCDE UE en un momento dado. Dichos certificados no estarían vinculados al régimen de derechos de emisión del RCDE UE, sino que reflejarían el precio de estos derechos para garantizar un planteamiento de precios coherente con el RCDE UE. Las autoridades nacionales competentes en materia climática gestionarían la venta de los certificados MAFC. Por su parte, los importadores presentarían declaraciones de emisiones implícitas verificadas en los productos importados a dichas autoridades, encargadas de gestionar el MAFC, y entregarían los certificados MAFC correspondientes a las emisiones declaradas. Dichas declaraciones y entregas se realizarían – de la misma manera que en el RCDE UE – en un ejercicio de conciliación anual que tendría lugar el año siguiente al de importación y se basaría en los volúmenes de importación comerciales anuales. La intensidad de las emisiones de carbono de los productos se basaría en valores por defecto. Sin embargo, en el ejercicio anual de conciliación, los importadores podrían solicitar una reducción del MAFC en función de los resultados individuales de emisiones que hubieran registrado. También tendrían derecho a solicitar una reducción del MAFC por el precio del carbono que hubieran pagado en el país de producción (siempre que no se hubieran acogido a deducciones u otras compensaciones a la exportación).

La opción 3 funciona del mismo modo que la opción 2, aunque el precio del carbono de las importaciones se basa en las emisiones reales de los productores de terceros países y no en un valor por defecto basado en los promedios de los productores de la UE. En este caso, el importador tendría que notificar las emisiones reales implícitas en el producto y entregar el correspondiente número de certificados MAFC.

La opción 4 se aplicaría del mismo modo que la opción 3. Consiste en entregar certificados MAFC en función de los productos importados. Sin embargo, esta opción también contempla un período de introducción paulatina de 10 años, a partir de 2026, durante el cual las asignaciones gratuitas de derechos en el marco del RCDE UE se irían eliminando gradualmente, en 10 puntos porcentuales cada año, y el MAFC se introduciría progresivamente. Durante ese período de introducción paulatina, el MAFC se reduciría en proporción a la cantidad de derechos de emisión gratuitos distribuidos en un sector determinado.

La opción 5 es una variante de la opción 3 con un ámbito de aplicación más amplio en la cadena de valor. Los materiales intensivos en carbono que forman parte de productos semiacabados y acabados quedarían cubiertos a lo largo de toda la ca-

dena de valor. En el caso de las importaciones, el MAFC se basaría de nuevo en las emisiones reales de los productores de terceros países.

La opción 6 consiste en un impuesto especial sobre los materiales intensivos en carbono que abarcaría el consumo en la Unión de productos tanto nacionales como importados, pero el RCDE UE se mantendría, incluida la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de la UE.

Por lo que se refiere a la eficacia del MAFC en relación con su objetivo general de abordar el riesgo de fuga de carbono para luchar contra el cambio climático reduciendo las emisiones de GEI en la Unión y a escala mundial, la evaluación de impacto puso de manifiesto que todas las opciones tendrían un efecto positivo. En este sentido, se observó que todas las opciones de MAFC lograrían una mayor reducción de las emisiones en los sectores cubiertos por el MAFC en la Unión, si se compara con una situación de mayor ambición climática combinada con la asignación gratuita de derechos de emisión. Por lo que se refiere a incentivar a los productores de terceros países a adoptar procesos de producción más limpios, todas las opciones dan resultados positivos. Sobre la base de estos criterios, las opciones que permiten acreditar las emisiones reales resultan especialmente eficaces, y las opciones 3, 4 y 5 también dan buenos resultados. Todas las opciones se consideraron coherentes con el RCDE UE.

En cuanto a la protección contra la fuga de carbono, la opción 4, seguida de las opciones 3 y 5, tienen un impacto más positivo, mientras que las opciones 1, 2 y 6 serían menos eficaces. Todas las opciones políticas están diseñadas de manera que se respeten los compromisos internacionales de la UE.

El MAFC se aplicará a las importaciones de mercancías al precio del carbono determinado por el RCDE UE mediante el sistema de subastas. Se cobraría a los importadores bien sobre la base de un valor por defecto, o bien sobre la base de las emisiones reales implícitas en las importaciones. La posibilidad de demostrar que la eficiencia en carbono de su producto es mejor que el valor por defecto incrementaría la complejidad del sistema, pero también incentivaría la reducción de las emisiones de la fracción de materiales exportada a la UE.

En general, el impacto del MAFC en el empleo es limitado. Las variaciones en el empleo dependen en gran medida de la presencia (o no) de asignaciones gratuitas. El mantenimiento de las asignaciones gratuitas produce un ligero aumento del empleo en los sectores MAFC. La eliminación total de las asignaciones gratuitas en ausencia de un MAFC genera las mayores pérdidas de empleo. Es probable que la aplicación del MAFC a productos industriales materiales tenga un impacto limitado en los precios al consumo, ya que la medida se dirige a productos situados en fases anteriores de la cadena de valor y afecta solo de manera indirecta a las mercancías destinadas al consumo final.

Se presupone que los importadores establecidos en la Unión que queden sujetos a las obligaciones del MAFC tendrán que asumir costes de conformidad. Estos podrían determinarse sobre la base de un valor por defecto o facilitando información verificada sobre las emisiones reales. Aunque el seguimiento de dichas emisiones reales se realizaría fuera de la Unión, la responsabilidad, y por tanto los costes, de proporcionar a las autoridades la verificación de ese seguimiento recaería en los importadores. En el caso de las opciones 1, 2, 3, 4 y 5, cuando las emisiones se declaran al valor por defecto, no es necesario el seguimiento de las emisiones del proceso de producción y, por tanto, también son menos los costes generados. Sin embargo, si los importadores optan por solicitar que se utilicen las emisiones reales del proceso de producción, el seguimiento genera más costes para la empresa. En el caso de la opción 6, los valores por defecto deberían fijarse tanto para los materiales como para los productos manufacturados. La tarea administrativa es relativamente reducida para los productores de materiales de la UE, ya que los productores no tienen que demostrar la intensidad de carbono de su producción.

La generación de electricidad se aborda aparte de los productos materiales. La aplicación de un MAFC al sector de la electricidad exige tener en cuenta la singularidad que lo distingue de los materiales básicos, incluidos los métodos de transporte, a través de redes monopolísticas y limitadas, y el amplio abanico de tecnologías que se emplean para su producción.

En consonancia con los planteamientos seguidos con los productos materiales, es preciso establecer un valor de referencia de las emisiones implícitas en la electricidad importada para poder determinar la obligación correspondiente en el marco del MAFC. Se utilizan dos alternativas para determinar el valor de referencia de las emisiones implícitas en la electricidad, a saber: a) la intensidad media de las emisiones de GEI de la combinación eléctrica de la UE y b) el factor medio de emisión de GEI de la combinación eléctrica de la UE. No obstante, al igual que en otras opciones, los importadores seguirían teniendo la posibilidad de demostrar que las emisiones de su instalación son inferiores a los valores de referencia anteriores.

Sobre la base de lo que precede, la evaluación de impacto concluyó que la opción 4 es claramente más beneficiosa que todas las demás opciones consideradas. Por lo tanto, se propone introducir un MAFC sobre determinados productos en forma de certificados MAFC basados en las emisiones reales. También se sugiere introducir progresivamente el MAFC a medida que se vaya reduciendo la asignación gratuita de derechos en las correspondientes instalaciones del RCDE UE. Esta opción garantiza un alto nivel de eficacia del MAFC.

Un sistema basado en las emisiones reales de los bienes importados asegura un trato justo y equitativo de todas las importaciones y una estrecha correlación con el RCDE UE. No obstante, el sistema MAFC deberá complementarse con la posibilidad de basar los cálculos en una serie de valores por defecto que se utilizarán en aquellas situaciones en que no se disponga de suficientes datos sobre las emisiones. Además, durante la fase inicial de transición, en la que es posible que los importadores no puedan aportar aún los datos que exige el sistema sobre las emisiones reales, también podría aplicarse un valor por defecto. Esta opción deberá formularse de manera que respete plenamente los compromisos internacionales de la UE, en particular las normas de la OMC, por lo que será necesario garantizar que, si se aplica un valor por defecto, los importadores tengan siempre la posibilidad de demostrar que obtienen mejores resultados que dicho valor sobre la base de sus emisiones reales. Por otra parte, por lo que se refiere a la introducción del MAFC y la correspondiente eliminación gradual de los derechos gratuitos, deberá garantizarse que en ningún momento durante dicho período las importaciones reciban un trato menos favorable que la producción interna de la UE.

Además, la implantación de certificados MAFC basados en las emisiones reales protegerá del riesgo de fuga de carbono, al tiempo que incentivará a los productores de terceros países a avanzar hacia procesos de producción más limpios, con el apoyo de la ayuda oficial al desarrollo cuando proceda.

Por lo que respecta a la electricidad, la opción preferida es aplicar el MAFC sobre la base del factor de emisión de carbono, incluyendo la posibilidad de que los importadores acrediten emisiones más bajas. Ambas alternativas contribuyen a mitigar los riesgos de fuga de carbono al desincentivar a medio plazo la acumulación de fuentes de generación de electricidad intensivas en carbono cerca de las fronteras de la UE, que pudieran sustituir a los productores establecidos en la UE expuestos a costes del carbono en aumento. Sin embargo, la opción basada en el factor de emisión de carbono parece más eficaz a la hora de evitar la fuga de carbono, al tiempo que mantiene los costes administrativos en niveles bajos.

La elección de la opción 4 para los productos materiales y del factor de emisión de carbono para la electricidad introduciría un mecanismo proporcionado para hacer frente al cambio climático, reduciendo las emisiones de GEI en la Unión y evitando que estas emisiones se sustituyan por emisiones producidas fuera de la Unión. Además, la

eliminación progresiva de las asignaciones gratuitas en el marco del RCDE UE en los sectores afectados, combinada con la implantación gradual del MAFC, garantizaría una transición prudente y previsible para las empresas y las autoridades.

Adecuación regulatoria y simplificación

La evaluación de impacto indica que el MAFC supondrá costes de conformidad relativamente más elevados para las pymes que para las grandes empresas. La diferencia exacta entre los dos grupos no ha podido cuantificarse a partir de los datos disponibles actualmente.

El hecho de que se introduzca inicialmente un MAFC a la importación de algunos materiales básicos y productos materiales básicos da lugar a que las grandes empresas sean las principales afectadas. Por lo tanto, la incidencia práctica de las medidas relacionadas con la importación en las pymes sería reducida, aunque sí relativamente mayor que en el caso de las grandes empresas si se tiene en cuenta el volumen importado. Por este motivo, la evaluación de impacto no realizó una prueba de las pymes, ni una consulta específica para las pymes, aunque las posiciones de las pymes y las implicaciones para estas se han evaluado en el marco de la consulta pública en línea de la Comisión,

Por estas razones, el presente Reglamento tampoco prevé medidas especiales para las pymes.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea²⁵. En particular, contribuye al objetivo de garantizar un alto nivel de protección del medio ambiente con arreglo al principio de desarrollo sostenible consagrado en el artículo 37 de la Carta.

4. Repercusiones presupuestarias

La mayor parte de los ingresos generados por el MAFC se destinarán al presupuesto de la UE²⁶. En el Consejo Europeo extraordinario de los días 17 y 21 de julio de 2020²⁷, los dirigentes de la UE acordaron el instrumento de recuperación NextGenerationEU. Este instrumento dotará a la UE de los medios necesarios para hacer frente a los retos que plantea la pandemia de Covid-19 y apoyará además la inversión en las transiciones ecológica y digital. Para financiarlo, la Comisión podrá tomar prestados fondos en los mercados financieros por un importe máximo de 750 000 millones de euros. En este contexto, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión acordaron que «las instituciones colaborarán para introducir nuevos recursos propios suficientes, con vistas a cubrir el importe correspondiente a los gastos previstos en relación con el reembolso» de NextGenerationEU²⁸. La Comisión se comprometió a presentar propuestas sobre nuevos recursos propios, que incluirían el MAFC en el primer semestre de 2021.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

En el marco del paquete global de medidas medioambientales adoptado y aplicado por la UE, que ilustra la constante búsqueda por parte de la UE de un nivel

25. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

26. Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).

27. Véanse las Conclusiones del Consejo Europeo, 17 a 21 de julio de 2020.

28. Acuerdo Interinstitucional de 16 de diciembre de 2020 entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios, en particular una hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos propios, (DO L 433I de 22.12.2020, p. 28).

de ambición ambiental más elevado que muchos de nuestros socios comerciales, se considera conveniente empezar a pasar de un sistema en el que la fuga de carbono se previene mediante derechos de emisión gratuitos a un sistema en el que estas fugas se aborden, en lo que respecta a las importaciones, a través un mecanismo de ajuste en frontera por carbono, tan pronto como sea razonablemente posible, teniendo en cuenta la viabilidad técnica y económica, incluidas las limitaciones administrativas y las expectativas legítimas de todos los agentes económicos y de manera ecuánime.

La necesidad de un equilibrio concomitante entre estos múltiples objetivos aboga por la introducción paulatina de un mecanismo de ajuste en frontera por carbono tan pronto como sea razonablemente posible, de modo que, durante una fase piloto inicial y relativamente corta, sin ningún ajuste financiero, los operadores puedan adaptarse al nuevo sistema, incluidos los nuevos requisitos administrativos, y las autoridades puedan ir adquiriendo experiencia sobre el funcionamiento del nuevo sistema.

Una vez completada esa fase piloto, la transición de los derechos de emisión gratuitos a un mecanismo de ajuste en frontera por carbono se acelerará considerablemente y de manera que no se produzcan discriminaciones entre las mercancías nacionales y las importadas, o entre las mercancías importadas de diferentes países, respetando plenamente las obligaciones y derechos internacionales de la UE.

La Comisión velará por que existan mecanismos para evaluar y hacer un seguimiento del funcionamiento del MAFC, incluidas medidas para luchar contra prácticas fraudulentas, y para evaluar el mecanismo en relación con los principales objetivos políticos. Dado que el MAFC es una de las propuestas del paquete «Objetivo 55», el seguimiento y la evaluación podrían llevarse a cabo en consonancia con las demás medidas del paquete.

Antes de que finalice el período transitorio, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento. En su caso, presentará una propuesta legislativa para ampliar el MAFC a otras mercancías distintas de las recogidas en el anexo I y posiblemente también a otras emisiones, e introducirá otros posibles cambios para mejorar su funcionamiento. Para ello, será necesario en primer lugar hacer un seguimiento de los efectos del MAFC.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El capítulo I establece disposiciones generales, incluido el objeto, el ámbito de aplicación de la propuesta (artículos 1 y 2) y las definiciones de los términos clave (artículo 3). El anexo I pormenoriza el ámbito de aplicación de la propuesta con una lista de las mercancías contempladas y las emisiones de GEI correspondientes a cada una de ellas. El anexo II indica los países y territorios de origen excluidos de la aplicación de la medida.

El capítulo II establece los derechos y obligaciones de los declarantes de las mercancías. Concretamente recoge las condiciones para solicitar una autorización de importación de mercancías MAFC (artículos 4 y 5), la obligación del declarante autorizado de presentar anualmente una declaración MAFC, a más tardar el 31 de mayo, y el contenido de dicha declaración (artículo 6); los principios de cálculo de las emisiones implícitas en las mercancías importadas en la UE en el año natural anterior (artículo 7, detallado en el anexo III) y el proceso de verificación de estas emisiones por verificadores acreditados (artículo 8, complementado por los requisitos de notificación y principios de verificación establecidos en los anexos IV y V). También establece los principios para tener en cuenta el precio del carbono pagado en terceros países (artículo 9). Por último, con arreglo al artículo 10, el titular de una instalación situada en un tercer país tiene la posibilidad de solicitar a la Comisión su inclusión en una base de datos central. Una vez registrado, el titular podrá optar por informar a un declarante autorizado sobre las emisiones implícitas verificadas. El declarante autorizado podrá utilizar esa información para cumplir la obligación de declarar información verificada sobre las emisiones implícitas al importar a la

Unión las mercancías producidas en la instalación registrada en la base de datos central.

En el capítulo III se recogen las disposiciones generales sobre la organización administrativa de las autoridades nacionales competentes, el papel de la Comisión –también como administrador central– y la revelación de información (artículos 11, 12, 13 y 15). También se incluyen disposiciones sobre las principales características de los registros nacionales y sus cuentas (artículos 14 y 16), las decisiones de las autoridades relativas a la autorización de importación (artículo 17), la acreditación de los verificadores (artículo 18) y la revisión de las declaraciones MAFC (artículo 19).

El capítulo IV contiene disposiciones relativas a los certificados MAFC. Los artículos 20 a 24 establecen normas detalladas sobre el ciclo de vida de los certificados MAFC, desde su venta hasta el control de su entrega o, en su caso, de su recompra, y su cancelación final. El artículo 20 trata en detalle la venta de certificados por parte de las autoridades competentes. El artículo 21 se refiere al cálculo del precio de los certificados, efectuado por la Comisión semanalmente. El artículo 22 establece los procedimientos para garantizar que todo declarante autorizado cumpla su obligación de entregar los certificados en el registro nacional. El artículo 23 establece el derecho de un declarante autorizado a solicitar a la autoridad competente la recompra de un número limitado de certificados MAFC remanentes en su cuenta después de la entrega. Por último, el artículo 24 especifica que, a más tardar el 30 de junio de cada año, la autoridad competente deberá cancelar los certificados remanentes en la cuenta de cada declarante tras la entrega y la recompra, en su caso.

El capítulo V se ocupa de los diferentes procedimientos que corresponden a las autoridades aduaneras para la administración de las mercancías en la frontera (artículo 25). En el capítulo VI, las sanciones por incumplimiento se establecen en el artículo 26 y se incluye una disposición especial sobre elusión en caso de que se produzcan cambios en las pautas comerciales (artículo 27).

El capítulo VII recoge las disposiciones relativas al ejercicio de la delegación en la Comisión para adoptar actos delegados (artículo 28) y el procedimiento de examen de los actos de ejecución (artículo 29). Los poderes para adoptar actos delegados se mencionan en los artículos 2, 18 y 27. Los artículos 2, 5 a 9, 21, 25, 31, 33 y 35 establecen disposiciones sobre las competencias de ejecución.

El capítulo VIII dispone en su artículo 30 la evaluación del Reglamento y su revisión.

El capítulo IX (artículo 31) contempla la reducción de la obligación MAFC para reflejar la asignación transitoria de derechos de emisión gratuitos del RCDE UE en aquellas instalaciones que producen en la Unión los mismos tipos de mercancías que los cubiertos por la presente propuesta.

El capítulo X contiene las disposiciones específicas que se aplicarán durante el período transitorio inicial. Con arreglo a estas, en los primeros años se aplicará un MAFC sin ajuste financiero destinado a recoger datos y sensibilizar a los declarantes. Dicho período transitorio tendrá una duración de tres años, del 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2025, tal como se establece en el artículo 32. Los declarantes informarán trimestralmente de las emisiones implícitas en sus importaciones del trimestre anterior, especificando las emisiones directas e indirectas y el precio del carbono pagado en el extranjero. Las autoridades aduaneras informarán a los declarantes de sus obligaciones con arreglo al MAFC e intercambiarán información con las autoridades competentes.

Por último, el capítulo XI se indica la entrada en vigor de la propuesta, y se especifica que algunas de las disposiciones solo se aplicarán durante el período transitorio y otras empezarán a aplicarse en 2026 (artículo 36).

2021/0214 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión, en su Comunicación «El Pacto Verde Europeo»³¹, estableció una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas (emisiones una vez deducidas las absorciones) de gases de efecto invernadero («emisiones de GEI») en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos. El Pacto Verde Europeo aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esa transformación debe ser justa e integradora, sin dejar a nadie atrás. En su Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»³², la Comisión también anunció la promoción de los instrumentos e incentivos pertinentes para aplicar mejor el principio de «quien contamina paga», establecido en el artículo 191, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), y poner fin así a la era de la «contaminación gratuita», con vistas a maximizar las sinergias entre la descarbonización y la ambición de contaminación cero.

(2) El Acuerdo de París³³, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), entró en vigor en noviembre de 2016. En el artículo 2 del Acuerdo de París, la Partes acordaron mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

(3) Los desafíos relacionados con el clima y el medio ambiente y el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París son el núcleo del Pacto Verde Europeo. La importancia del Pacto Verde Europeo se ha hecho aún más patente ante los graves efectos de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

(4) La Unión se ha comprometido a reducir sus emisiones de GEI en el conjunto de la economía en al menos un 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990, como se establece en la presentación a la CMNUCC, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, de la actualización de la contribución determinada a nivel nacional de la Unión Europea y sus Estados miembros³⁴.

29. DO C ... de ..., p [OP Insertar el número del dictamen]

30. DO C ... de ..., p [OP Insertar el número del dictamen]

31. Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, «El Pacto Verde Europeo», [COM(2019) 640 final].

32. Comunicación de la Comisión, de 12 de mayo de 2021, «La senda hacia un planeta sano para todos» [COM (2021) 400].

33. DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

34. Consejo de la Unión Europea ST/14222/1/20/REV1.

(5) El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵ ha consagrado en la legislación el objetivo de neutralidad climática para el conjunto de la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento también establece un compromiso vinculante de reducción de GEI de la Unión de al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990 para 2030.

(6) El Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) relativo a los impactos del calentamiento global de 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales y las trayectorias correspondientes que deberían seguir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero³⁶ ofrece una base científica sólida para hacer frente al cambio climático e ilustra la necesidad de intensificar la acción por el clima. Dicho informe confirma que, para reducir la probabilidad de fenómenos meteorológicos extremos, es necesario reducir urgentemente las emisiones de GEI y limitar el cambio climático a un aumento de la temperatura mundial de 1,5 °C.

(7) La Unión ha desarrollado una ambiciosa política de acción por el clima y ha establecido un marco reglamentario para alcanzar su objetivo de reducción de las emisiones de GEI para 2030. La legislación adoptada para conseguir dicho objetivo comprende, entre otros actos, la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷, que establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI dentro de la Unión («RCDE UE») y que prevé un sistema armonizado de fijación del precio de las emisiones de GEI a escala de la Unión para los sectores y subsectores intensivos en energía, el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸, que fija objetivos nacionales de reducción de las emisiones de GEI para 2030, y el Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹, que exige a los Estados miembros compensar las emisiones de GEI resultantes del uso de la tierra con la absorción de emisiones de la atmósfera.

(8) Mientras siga habiendo un número significativo de socios internacionales de la Unión con planteamientos políticos que no generan el mismo nivel de ambición climática, existe un riesgo de fuga de carbono. La fuga de carbono se produce cuando, por razón de costes derivados de políticas climáticas, las empresas de determinados sectores o subsectores industriales trasladan su producción a otros países, o cuando las importaciones procedentes de estos países sustituyen a productos equivalentes pero menos intensivos en GEI. Esto podría dar lugar a un aumento de las emisiones totales a escala mundial, lo que haría peligrar la reducción de emisiones de GEI que se necesita urgentemente si el mundo quiere mantener la temperatura media global muy por debajo de los 2 °C respecto de los niveles preindustriales.

(9) La iniciativa de un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono («MAFC») forma parte del paquete «Objetivo 55». Dicho mecanismo será un elemento esencial

35. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

36. IPCC, 2018: Calentamiento global de 1,5 °C. Informe especial del IPCC relativo a los impactos del calentamiento global de 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales y las trayectorias correspondientes que deberían seguir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, en el contexto del reforzamiento de la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, el desarrollo sostenible y los esfuerzos por erradicar la pobreza [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, y T. Waterfield (eds.)].

37. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

38. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

39. Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 525/2013 y la Decisión n.º 529/2013/UE (DO L 156 de 19.6.2018, p. 1).

del conjunto de instrumentos de la Unión para cumplir el objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050, en consonancia con el Acuerdo de París, ya que aborda los riesgos de fuga de carbono derivados del mayor nivel de ambición climática de la Unión.

(10) Los mecanismos existentes para hacer frente al riesgo de fuga de carbono en sectores o subsectores expuestos a ese riesgo son la asignación gratuita transitoria de derechos de emisión del RCDE UE y las medidas financieras para compensar los costes de las emisiones indirectas derivados de los costes de las emisiones de GEI repercutidos en los precios de la electricidad, que se establecen respectivamente en los artículos 10 *bis*, apartado 6, y 10 *ter* de la Directiva 2003/87/CE. Sin embargo, la asignación gratuita en el marco del RCDE UE debilita la señal de precios que el sistema transmite a las instalaciones beneficiarias en comparación con la venta completa en subasta, por lo que afecta a los incentivos de inversión en una mayor reducción de las emisiones.

(11) El objetivo del MAFC es sustituir los mecanismos existentes abordando el riesgo de fuga de carbono de una manera diferente, especialmente garantizando un sistema de fijación del precio del carbono equivalente para las importaciones y los productos nacionales. Para garantizar una transición progresiva del actual sistema de derechos gratuitos al MAFC, este debe implantarse paulatinamente, a medida que se vayan eliminando los derechos de emisión gratuitos en los sectores cubiertos por el MAFC. La aplicación combinada y transitoria de los derechos de emisión del RCDE UE gratuitos y del MAFC no debe en ningún caso dar lugar a un trato más favorable a las mercancías de la Unión en comparación con las mercancías importadas en el territorio aduanero de la Unión.

(12) Aunque el objetivo del MAFC es prevenir el riesgo de fuga de carbono, el presente Reglamento permitirá fomentar también el uso de tecnologías más eficientes en cuanto a emisiones de GEI por parte de productores de terceros países, de modo que se generen menos emisiones por unidad de producción.

(13) Al ser un instrumento para prevenir la fuga de carbono y reducir las emisiones de GEI, el MAFC debe garantizar que los productos importados estén sujetos a un régimen regulador que aplique costes del carbono equivalentes a los que de otro modo habrían soportado en el marco del RCDE UE. El MAFC es una medida por el clima que debe prevenir el riesgo de fuga de carbono y ayudar a lograr la ambición incrementada de la Unión para paliar el cambio climático, garantizando al mismo tiempo la compatibilidad con la OMC.

(14) El presente Reglamento debe aplicarse a las mercancías importadas en el territorio aduanero de la Unión procedentes de terceros países, excepto cuando su producción ya esté sujeta al RCDE UE, en la medida en que se aplica a terceros países o territorios, o a un sistema de fijación del precio del carbono totalmente vinculado al RCDE UE.

(15) Con objeto de excluir del MAFC a terceros países o territorios plenamente integrados en el RCDE UE o vinculados a él en futuros acuerdos, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE respecto a la modificación de la lista de países del anexo II. Dichos terceros países o territorios deberían excluirse en cambio de la lista del anexo II y quedar sujetos al MAFC, cuando no repercutan efectivamente el precio del RCDE en las mercancías exportadas a la Unión.

(16) El presente Reglamento debe aplicarse a la plataforma continental y a la zona económica exclusiva declarada por los Estados miembros, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁴⁰, con el fin de evitar el riesgo de fuga de carbono en las instalaciones en alta mar.

(17) Las emisiones de GEI que regulará el MAFC deben coincidir con las emisiones de GEI cubiertas por el anexo I del RCDE UE de la Directiva 2003/87/CE, a

40. Convención sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10 de diciembre de 1982.

saber, el dióxido de carbono («CO₂») y, en su caso, el óxido nitroso («N₂O») y perfluorocarburos («PFC»). Es conveniente que el MAFC se aplique en un principio a las emisiones directas de dichos GEI desde la producción de las mercancías hasta el momento de su importación en el territorio aduanero de la Unión y, una vez finalizado el período transitorio y tras una nueva evaluación, también a las emisiones indirectas, reproduciendo el ámbito de aplicación del RCDE UE.

(18) El RCDE UE y el MAFC tienen como objetivo común fijar el precio de las emisiones de GEI implícitas en los mismos sectores y mercancías mediante el uso de derechos o certificados específicos. Ambos sistemas tienen carácter reglamentario y se justifican por la necesidad de reducir las emisiones de GEI, en consonancia con el objetivo ambiental establecido en la Unión.

(19) Sin embargo, mientras que el RCDE UE establece un límite absoluto de emisiones de GEI para las actividades incluidas en su ámbito de aplicación y permite negociar con los derechos de emisión (el llamado «sistema de limitación y comercio»), el MAFC no fijará límites cuantitativos a la importación, a fin de garantizar que no se restrinjan los flujos comerciales. Además, si el RCDE UE se aplica a las instalaciones situadas en la Unión, el MAFC se aplicará a determinadas mercancías importadas en el territorio aduanero de la Unión.

(20) El sistema MAFC presenta algunas características específicas en comparación con el RCDE UE, en lo que respecta al cálculo del precio de los certificados MAFC, las posibilidades de negociar certificados y su período de validez. Esto se debe a la necesidad de preservar la eficacia del MAFC como medida de prevención de la fuga de carbono en el tiempo y de garantizar que la gestión del sistema no resulte excesivamente gravosa en términos de obligaciones para los titulares y de recursos para la administración, manteniendo a la vez para los titulares un nivel de flexibilidad equivalente al que ofrece el RCDE UE.

(21) Para preservar su eficacia como medida de lucha contra la fuga de carbono, el MAFC debe reflejar fielmente el precio del RCDE UE. Mientras que en el mercado del RCDE UE el precio de los derechos de emisión se fija por subastas, el precio de los certificados MAFC debería reflejar razonablemente el precio de estas subastas mediante medias calculadas semanalmente. Estos precios medios semanales reflejan fielmente las fluctuaciones de los precios del RCDE UE y ofrecen a los importadores un margen razonable para aprovechar las variaciones de precios del RCDE UE, permitiendo a la vez que el sistema siga siendo manejable para las autoridades administrativas.

(22) En el RCDE UE, el número total de derechos de emisión expedidos (el «límite máximo») determina la oferta de derechos de emisión y garantiza el máximo de emisiones de GEI. El precio del carbono viene determinado por el equilibrio entre esta oferta y la demanda del mercado. La escasez es necesaria para que el precio sea un incentivo. Dado que no es posible poner un límite máximo al número de certificados MAFC disponibles para los importadores, si los importadores tuvieran la posibilidad de prorrogar y negociar los certificados MAFC, podrían generarse situaciones en las que el precio de los certificados MAFC ya no reflejara la evolución del precio del RCDE UE. Ello debilitaría el incentivo a la descarbonización entre las mercancías nacionales y las importadas, favoreciendo la fuga de carbono y menoscabando el objetivo climático general del MAFC. También podría dar lugar a divergencias de precios entre los operadores de distintos países. Así, las limitaciones a las posibilidades de negociar certificados MAFC y de prorrogarlos se justifican por la necesidad de no comprometer la eficacia y el objetivo climático del MAFC y de garantizar la igualdad de trato a los operadores de diferentes países. No obstante, para que los importadores tengan la posibilidad de optimizar sus costes, el presente Reglamento ha de prever un sistema por el que las autoridades puedan recomprarles una cantidad determinada de certificados excedentarios. Esa cantidad se fija a un nivel que deja a los importadores un margen razonable para optimizar sus costes

durante el período de validez de los certificados, preservando al mismo tiempo el efecto global de transmisión de precios y garantizando que se preserve el objetivo ambiental de la medida.

(23) Dado que el MAFC se aplica a las importaciones de mercancías en el territorio aduanero de la Unión y no a instalaciones, también convenía realizar algunas adaptaciones y simplificaciones. Una de estas simplificaciones consiste en un sistema declarativo por el que los importadores deben notificar el total de las emisiones de GEI verificadas implícitas en las mercancías importadas en un año natural determinado. También procede aplicar un calendario diferente al ciclo de cumplimiento del RCDE UE para evitar cualquier posible estrangulamiento derivado de las obligaciones de los verificadores acreditados en virtud del presente Reglamento y del RCDE UE.

(24) En cuanto a las sanciones, los Estados miembros deben multar las infracciones al presente Reglamento y velar por su ejecución. El importe de dichas multas debe ser el mismo que el de las multas que se imponen actualmente en la Unión en caso de infracción al RCDE UE, en virtud del artículo 16, apartados 3 y 4 de la Directiva 2003/87/CE.

(25) Si el RCDE UE se aplica a determinados procesos y actividades de producción, el MAFC se aplicará a las correspondientes importaciones de mercancías. Por eso es preciso identificar claramente las mercancías importadas mediante su clasificación en la nomenclatura combinada⁴¹ (en lo sucesivo, «NC») y vincularlas a emisiones de GEI implícitas.

(26) La gama de productos cubiertos por el MAFC debe reflejar las actividades cubiertas por el RCDE UE, ya que dicho régimen se basa en criterios cuantitativos y cualitativos ligados al objetivo ambiental de la Directiva 2003/87/CE y es el sistema regulador de emisiones de GEI más completo de la Unión.

(27) Al establecer un ámbito de productos para el MAFC que refleja las actividades cubiertas por el RCDE UE también se contribuirá a garantizar que los productos importados gocen de un trato no menos favorable que el otorgado a los productos similares de origen nacional.

(28) Aunque el objetivo último del MAFC es cubrir un amplio abanico de productos, sería prudente empezar con un número reducido de sectores con productos relativamente homogéneos que presentan riesgo de fuga de carbono. Los sectores de la Unión que se consideran expuestos a riesgo de fuga de carbono están recogidos en la Decisión Delegada 2019/708 de la Comisión⁴².

(29) Las mercancías incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben seleccionarse tras analizar detenidamente su relevancia en términos de emisiones acumuladas de GEI y riesgo de fuga de carbono en los sectores correspondientes del RCDE UE, limitando a la vez la complejidad y la carga administrativa. En particular, el proceso de selección ha de tener en cuenta los materiales y productos básicos cubiertos por el RCDE UE para garantizar que las importaciones de productos intensivos en energía en la Unión estén en pie de igualdad con los productos de la UE en términos de precio del carbono en el RCDE UE y para mitigar los riesgos de fuga de carbono. Otros criterios pertinentes para limitar la selección son, en primer lugar, la importancia del sector en cuestión en términos de emisiones, es decir, si el sector es uno de los mayores emisores agregados de emisiones de GEI; en segundo lugar, la exposición del sector a un riesgo significativo de fuga de carbono, con arreglo a la Directiva 2003/87/CE; en tercer lugar, la necesidad de equilibrio entre lograr una amplia cobertura en términos de emisiones de GEI y limitar la complejidad y el esfuerzo administrativo.

41. Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

42. Decisión Delegada (UE) 2019/708 de la Comisión, de 15 de febrero de 2019, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a la determinación de los sectores y subsectores que se consideran en riesgo de fuga de carbono para el período 2021-2030, (DO L 120 de 8.5.2019, p. 2).

(30) La aplicación del primer criterio lleva a seleccionar los siguientes sectores industriales en términos de emisiones acumuladas: siderurgia, refinerías, cemento, productos químicos orgánicos de base y fertilizantes.

(31) Sin embargo, en esta fase no conviene incluir en el ámbito del presente Reglamento algunos de los sectores enumerados en la Decisión Delegada (UE) 2019/708 de la Comisión por sus particulares características.

(32) En particular, los productos químicos orgánicos no se incluyen en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por limitaciones técnicas que no permiten definir claramente las emisiones implícitas en las mercancías importadas. En el caso de estas mercancías, el valor de referencia aplicable en el marco del RCDE UE es un parámetro básico, que no permite una asignación clara de emisiones implícitas a cada una de mercancías importadas. Se necesitarán más datos y análisis para determinar una asignación más específica para las sustancias químicas orgánicas.

(33) De la misma manera en el caso de los productos de refinería, las limitaciones técnicas no permiten determinar claramente las emisiones de GEI de los diferentes productos. Por otra parte, el valor de referencia correspondiente del RCDE UE no se aplica directamente a productos específicos, como la gasolina, el gasóleo o el queroseno, sino a todos los productos de refinería.

(34) No obstante, los productos de aluminio sí deben incluirse en el MAFC, ya que están muy expuestos a fugas de carbono. Además, en varias aplicaciones industriales compiten directamente con los productos siderúrgicos por tener características muy parecidas a estos. También es conveniente incluir el aluminio puesto que el ámbito de aplicación del MAFC podría ampliarse a las emisiones indirectas en el futuro.

(35) Del mismo modo, los accesorios de tubos deben incluirse en el ámbito de aplicación del MAFC a pesar de su bajo nivel de emisiones implícitas, ya que su exclusión aumentaría la probabilidad de eludir la inclusión de productos siderúrgicos en el MAFC derivando el comercio hacia productos transformados.

(36) Por el contrario, el presente Reglamento no debería aplicarse a determinados productos cuya producción no genera emisiones significativas, como la chatarra férrea (código NC 7204), las ferroaleaciones (código NC 7202) y determinados abonos (código NC 3105 60 00).

(37) La importación de electricidad sí ha de incluirse en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, ya que este sector es responsable del 30% del total de emisiones de GEI en la Unión. La mayor ambición climática de la Unión aumentará la brecha de los costes del carbono entre la producción de electricidad de la Unión y la de fuera. Este aumento, combinado con los progresos en la conexión de la red eléctrica de la Unión a la de sus vecinos, aumentaría el riesgo de fuga de carbono como consecuencia del aumento de las importaciones de electricidad, de la que una parte significativa se produce en centrales eléctricas de carbón.

(38) Dado que los importadores de mercancías cubiertas por el presente Reglamento no deben cumplir las obligaciones del MAFC que establece el presente Reglamento en el momento de la importación, procede aplicar medidas administrativas específicas para garantizar que esas obligaciones se cumplan en una fase posterior. Así, los importadores solo deben ser autorizados a importar mercancías MAFC una vez que las autoridades competentes responsables de la aplicación del presente Reglamento les hayan concedido una autorización.

(39) El MAFC debe basarse en un sistema declarativo por el cual un declarante autorizado, que puede representar a más de un importador, presente anualmente una declaración de las emisiones implícitas en las mercancías importadas al territorio aduanero de la Unión y entregue una serie de certificados MAFC correspondientes a las emisiones declaradas.

(40) El declarante autorizado debe poder solicitar una reducción del número de certificados MAFC a entregar correspondiente al precio del carbono ya abonado por esas emisiones en otras jurisdicciones.

(41) Las emisiones implícitas declaradas deben ser verificadas por una persona acreditada por un organismo nacional de acreditación designado de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³ o con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 de la Comisión⁴⁴.

(42) El sistema debe permitir a los operadores de instalaciones de producción de terceros países registrarse en una base de datos central y poner a disposición de los declarantes autorizados sus emisiones de GEI implícitas verificadas procedentes de la producción de mercancías. El titular debe poder elegir que su nombre, dirección y datos de contacto registrados en la base de datos central no sean de acceso público.

(43) Los certificados MAFC difieren de los derechos de emisión del RCDE UE, que se caracterizan fundamentalmente por la subasta diaria. La necesidad de fijar un precio claro de los certificados MAFC hace que una publicación diaria resulte excesivamente gravosa y confusa para los titulares, ya que los precios diarios pueden quedar obsoletos nada más publicarse. En cambio, una publicación semanal de los precios del MAFC permitiría reflejar adecuadamente la tendencia de precios de los derechos de emisión del RCDE UE y perseguiría el mismo objetivo climático. En consecuencia, es conveniente que el precio de los certificados MAFC se calcule sobre la base de un período de tiempo más largo (semanal) que el previsto en el RCDE UE (diario) y procede encomendar a la Comisión el cálculo y la publicación de dicho precio medio.

(44) Con el fin de que los declarantes autorizados gocen de cierta flexibilidad en el cumplimiento de sus obligaciones MAFC y puedan beneficiarse de las fluctuaciones de precio de los derechos de emisión del RCDE UE, los certificados MAFC tendrán una validez de dos años a partir de la fecha de compra. El declarante autorizado tendrá derecho a revender a la autoridad nacional una parte de los certificados comprados en exceso. El declarante autorizado acumulará durante el año la cantidad de certificados requerida en el momento de la entrega, con umbrales que se fijarán al final de cada trimestre.

(45) Las características físicas de un producto como la electricidad, particularmente la imposibilidad de seguir el flujo real de electrones, justifican una configuración del MAFC algo distinta. Es conveniente que el método estándar sea la utilización de valores por defecto y permitir a los declarantes autorizados solicitar que sus obligaciones MAFC se calculen sobre la base de las emisiones reales. El comercio de la electricidad difiere del comercio de otros productos sobre todo porque se comercializa a través de redes eléctricas interconectadas, utilizando intercambios de energía y formas específicas de negociación. El acoplamiento de mercados es una forma de comercio de la electricidad muy regulada que permite agregar las ofertas y las demandas de electricidad en toda la Unión.

(46) Para evitar los riesgos de elusión y mejorar la trazabilidad de las emisiones reales de CO₂ procedentes de la importación de electricidad y su utilización en las mercancías, el cálculo de las emisiones reales solo debe permitirse bajo estrictas condiciones. En particular, debe exigirse la acreditación de una nominación firme de la capacidad de interconexión asignada y la existencia de una relación contractual directa entre el comprador y el productor de electricidad renovable, o entre el com-

43. Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

44. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, relativo a la verificación de los datos y a la acreditación de los verificadores de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 334 de 31.12.2018, p. 94).

prador y el productor de electricidad cuyas emisiones sean inferiores a los valores por defecto establecidos.

(47) Las Partes Contratantes del Tratado por el que se establece la Comunidad de la Energía⁴⁵ o las Partes en Acuerdos de Asociación, incluidas las zonas de libre comercio de alcance amplio y profundo, están comprometidas con procesos de descarbonización que deberían conducir a la adopción de mecanismos de fijación del precio del carbono similares o equivalentes al RCDE UE o a su participación en el RCDE UE.

(48) La integración de terceros países en el mercado de la electricidad de la Unión es un importante impulso para que estos países aceleren su transición hacia sistemas energéticos con elevadas cuotas de energías renovables. El acoplamiento de mercados de la electricidad que establece el Reglamento (UE) 2015/1222 de la Comisión⁴⁶ permite a terceros países integrar mejor la electricidad procedente de energías renovables en el mercado de la electricidad, intercambiar esa electricidad de manera eficiente en una zona más amplia, equilibrar la oferta y la demanda con el mercado más amplio de la Unión y reducir el consumo de carbono de su producción eléctrica. La integración de terceros países en el mercado de la electricidad de la Unión también contribuye a la seguridad de suministro eléctrico de dichos países y de los Estados miembros vecinos.

(49) Una vez que los terceros países queden estrechamente integrados en el mercado de la electricidad de la Unión mediante el acoplamiento de mercados, deberán buscarse soluciones técnicas para garantizar la aplicación del MAFC a la electricidad exportada desde dichos países al territorio aduanero de la Unión. Si no se pueden encontrar soluciones técnicas, procederá aplicar a los terceros países acoplados al mercado una exención temporal del MAFC hasta 2030, como máximo, en lo que se refiere exclusivamente a la exportación de electricidad, siempre que se cumplan determinadas condiciones. No obstante, dichos terceros países habrán de elaborar una hoja de ruta y comprometerse a aplicar un mecanismo de fijación del precio del carbono que establezca un precio equivalente al del RCDE UE, a alcanzar la neutralidad en carbono de aquí a 2050, así como a adecuarse a la legislación de la Unión en materia de medio ambiente, clima, competencia y energía. Dicha exención deberá retirarse en cualquier momento si existen razones para creer que el país en cuestión no cumple sus compromisos o si no hubiera adoptado un RCDE equivalente al RCDE UE para 2030.

(50) Procede establecer un período transitorio entre 2023 y 2025 en el que se aplicará un MAFC sin ajuste financiero, con el fin de facilitar un despliegue paulatino del mecanismo, reduciendo así el riesgo de alteraciones comerciales. Los declarantes deberán informar trimestralmente de las emisiones implícitas en las mercancías importadas durante el período transitorio, especificando las emisiones directas, indirectas y el precio del carbono abonado en el extranjero.

(51) Para facilitar y garantizar el correcto funcionamiento del MAFC, la Comisión habrá de prestar apoyo a las autoridades competentes responsables de la aplicación del presente Reglamento en el cumplimiento de sus obligaciones.

(52) La Comisión debería evaluar la aplicación del presente Reglamento antes de que finalice el período transitorio e informar al Parlamento Europeo y al Consejo. El informe de la Comisión deberá centrarse, en particular, en las posibilidades de mejorar las acciones por el clima con vistas al objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050. En el marco de dicha evaluación, la Comisión comenzará a recopilar la información necesaria para ampliar el ámbito de aplicación a las emisiones indirectas, así como a otras mercancías y servicios en riesgo de fuga de car-

45. Decisión 2006/500/CE del Consejo, de 29 de mayo de 2006, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Tratado de la Comunidad de la Energía (DO L 198 de 20.7.2006, p. 15).

46. Reglamento (UE) 2015/1222 de la Comisión, de 24 de julio de 2015, por el que se establece una directriz sobre la asignación de capacidad y la gestión de las congestiones (DO L 197 de 25.7.2015, p. 24).

bono, y a desarrollar métodos de cálculo de las emisiones implícitas basados en los métodos de huella ambiental⁴⁷.

(53) En vista de lo anterior, conviene proseguir el diálogo con terceros países e instituir un espacio para la cooperación en posibles soluciones que puedan orientar futuras opciones específicas sobre los detalles de diseño de la medida durante su ejecución, en particular durante el período transitorio.

(54) La Comisión debe esforzarse por comprometerse de manera ecuánime y respetando las obligaciones internacionales de la UE con los terceros países cuyo comercio con la UE se vea afectado por el presente Reglamento, a fin de explorar las posibilidades de diálogo y cooperación en relación con la aplicación de determinados elementos del Mecanismo establecidos en el presente Reglamento y en los actos de ejecución conexos. También deberían explorarse las posibilidades de celebrar acuerdos para tener en cuenta sus mecanismos de fijación del precio del carbono.

(55) Dado que el objetivo del MAFC es fomentar procesos de producción más limpios, la UE está dispuesta a trabajar con los países de renta baja y media con vistas a la descarbonización de sus industrias manufactureras. Además, la Unión ha de apoyar a los países menos desarrollados con la asistencia técnica necesaria para facilitar su adaptación a las nuevas obligaciones establecidas por el presente Reglamento.

(56) Las disposiciones del presente Reglamento se entienden sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸ y en el Reglamento 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹.

(57) En aras de la eficiencia, procede aplicar lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 515/97⁵⁰ del Consejo.

(58) Con objeto de evitar la elusión de lo dispuesto en el presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo a lo dispuesto en el artículo 290 del TFUE con el fin de completar la lista de mercancías recogida en el anexo I.

(59) Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁵¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(60) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas compe-

47. Recomendación 2013/179/UE de la Comisión, de 9 de abril de 2013, sobre el uso de métodos comunes para medir y comunicar el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones a lo largo de su ciclo de vida (DO L 124 de 4.5.2013, p. 1).

48. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

49. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

50. Reglamento (CE) n.º 515/97 del Consejo, de 13 de marzo de 1997, relativo a la asistencia mutua entre las autoridades administrativas de los Estados miembros y a la colaboración entre estas y la Comisión con objeto de asegurar la correcta aplicación de las reglamentaciones aduanera y agraria (DO L 82 de 22.3.1997, p. 1).

51. Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

tencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵².

(61) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, incluidas la prevención, detección e investigación de irregularidades, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas y financieras.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo I . Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono («MAFC») para hacer frente al problema de las emisiones de gases de efecto invernadero implícitas en las mercancías contempladas en el anexo I, en el momento de su importación en el territorio aduanero de la Unión, con el fin de evitar el riesgo de fuga de carbono.

2. El MAFC complementa el régimen establecido por la Directiva 2003/87/CE para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión aplicando una serie de normas equivalentes a las importaciones, en el territorio aduanero de la Unión, de las mercancías a que se refiere el artículo 2.

3. El mecanismo sustituirá progresivamente a los mecanismos establecidos en la Directiva 2003/87/CE para prevenir el riesgo de fuga de carbono, en particular la asignación gratuita de derechos de emisión contemplada en el artículo 10 *bis* de dicha Directiva.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a las mercancías enumeradas en el anexo I, originarias de un tercer país, cuando dichas mercancías, o los productos transformados a partir de dichas mercancías como resultado del régimen de perfeccionamiento activo a que se refiere el artículo 256 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³, se importen en el territorio aduanero de la Unión.

2. El presente Reglamento se aplicará a las mercancías a que se refiere el apartado 1 cuando dichas mercancías se introduzcan en la plataforma continental o la zona económica exclusiva de un Estado miembro.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, el presente Reglamento no se aplicará a las mercancías originarias de los países y territorios enumerados en la sección A del anexo II.

4. Las mercancías importadas se considerarán originarias de terceros países de conformidad con las normas de origen no preferenciales definidas en el artículo 59 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

5. Los países y territorios se enumerarán en la sección A del anexo II, siempre que se cumplan cada una de las siguientes condiciones:

a) que el RCDE UE establecido en virtud de la Directiva 2003/87/CE se aplique a ese país o territorio o se haya celebrado un acuerdo entre dicho tercer país o territorio y la Unión que vincule plenamente el RCDE UE con el régimen de comercio de derechos de emisión del tercer país o territorio;

b) que el precio pagado en el país del que son originarias las mercancías se aplique efectivamente a dichas mercancías sin más descuentos que los aplicados en el RCDE UE.

52. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

53. Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el Código Aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución a fin de determinar las condiciones de aplicación del MAFC a las mercancías a que se refiere el apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

7. Cuando un tercer país o territorio tenga un mercado de la electricidad integrado en el mercado interior de la electricidad de la Unión mediante el acoplamiento de mercado, y no haya sido posible encontrar una solución técnica a la aplicación del MAFC a la importación de electricidad en la Unión desde ese tercer país o territorio, la importación de electricidad desde dicho país o territorio quedará exenta de la aplicación del MAFC, siempre que se cumplan cada una de las siguientes condiciones:

a) que el tercer país o territorio haya celebrado un acuerdo con la Unión en el que se establezca la obligación de aplicar el Derecho de la Unión en el ámbito de la electricidad, incluida la legislación sobre el desarrollo de fuentes de energía renovables, así como otras normas en el ámbito de la energía, el medio ambiente y la competencia;

b) que la legislación nacional de ese tercer país o territorio aplique las principales disposiciones de la legislación de la Unión sobre el mercado de la electricidad, en particular sobre el desarrollo de fuentes de energía renovables y el acoplamiento de mercados de la electricidad;

c) que el tercer país o territorio haya presentado a la Comisión una hoja de ruta con un calendario para la adopción de medidas de aplicación de las condiciones establecidas en las letras d) y e);

d) que el tercer país o territorio se haya comprometido a alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 y, por tanto, haya formulado y comunicado formalmente, en su caso, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático una estrategia a largo plazo para un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a mediados de siglo, en consonancia con dicho objetivo, y haya incorporado esa obligación a su legislación nacional;

e) que el tercer país o territorio haya demostrado, al aplicar la hoja de ruta contemplada en la letra c), avances sustanciales en la adecuación de la legislación nacional al Derecho de la Unión en el ámbito de la acción por el clima sobre la base de dicha hoja de ruta, también en materia de fijación de precios del carbono a un nivel equivalente al de la Unión, al menos en lo que respecta a la producción de electricidad. La aplicación de un régimen de comercio de derechos de emisión para la electricidad, con un precio equivalente al RCDE UE, finalizará a más tardar el 1 de enero de 2030;

f) que el tercer país o territorio haya establecido sistemas eficaces para impedir la importación indirecta de electricidad en la Unión procedente de otros terceros países que no cumplan los requisitos establecidos en las letras a) a e).

8. El tercer país o territorio que cumpla las condiciones establecidas en el apartado 7, letras a) a f) se incluirá en el anexo II, sección B, del presente Reglamento y presentará dos informes sobre el cumplimiento de las condiciones contempladas en el apartado 7, letras a) a f), el primero antes del 1 de julio de 2025 y el segundo antes del 1 de julio de 2029. A más tardar el 31 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2029, la Comisión evaluará, en particular sobre la base de la hoja de ruta contemplada en el apartado 7, letra c), y de los informes recibidos del tercer país o territorio, si dicho tercer país o territorio sigue cumpliendo las condiciones establecidas en el apartado 7.

9. El tercer país o territorio será eliminado de la lista recogida en el anexo II, sección B, del presente Reglamento:

a) si la Comisión tiene motivos para considerar que el país o territorio no ha progresado suficientemente para cumplir alguno de los requisitos enumerados en el apartado 7, letras a) a f), o si el país o territorio ha tomado medidas incompatibles

con los objetivos establecidos en la legislación de la Unión en materia de clima y medio ambiente;

b) si el tercer país o territorio ha tomado medidas contrarias a sus objetivos de descarbonización, como facilitar apoyo público a la instalación de nuevas capacidades de generación que emitan más de 550 g de CO₂ procedente de combustibles fósiles por kWh de electricidad.

10. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28, al objeto de establecer requisitos y procedimientos aplicables a los países o territorios que se eliminan de la lista del anexo II, sección B, a fin de garantizar la aplicación del presente Reglamento a sus territorios en lo que respecta a la electricidad. Si, en tales casos, el acoplamiento de mercados sigue siendo incompatible con la aplicación del presente Reglamento, la Comisión podrá decidir excluir a los terceros países o territorios en cuestión del acoplamiento del mercado de la Unión y exigir una asignación explícita de capacidad en la frontera entre la Unión y el tercer país, de modo que pueda aplicarse el MAFC.

11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28 al objeto de modificar las listas del anexo II, secciones A o B, en función del cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 5, 7 o 9.

12. La Unión podrá celebrar acuerdos con terceros países para tener en cuenta los mecanismos de fijación del precio del carbono en dichos países en cumplimiento del artículo 9.

Artículo 3. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «mercancías»: las mercancías enumeradas en el anexo 1;
- 2) «gases de efecto invernadero»: los gases de efecto invernadero especificados en el anexo I en relación con cada una de las mercancías enumeradas en dicho anexo;
- 3) «emisión»: la liberación a la atmósfera de gases de efecto invernadero a partir de la producción de mercancías;
- 4) «importación»: el despacho a libre práctica previsto en el artículo 201 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- 5) «RCDE UE»: el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión, en relación con las actividades enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE distintas de las actividades de aviación;
- 6) «tercer país»: un país o territorio situado fuera del territorio aduanero de la Unión;
- 7) «plataforma continental»: la plataforma continental definida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- 8) «zona económica exclusiva»: la zona económica exclusiva definida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y declarada zona económica exclusiva por un Estado miembro en virtud de dicha Convención;
- 9) «acoplamiento de mercados»: la asignación de capacidad de transporte a través de un sistema de la Unión que simultáneamente casa las órdenes y asigna capacidad de intercambio interzonal según lo establecido en el Reglamento (UE) 2015/1222 de la Comisión;
- 10) «asignación explícita de capacidad»: la asignación de capacidad de transporte transfronteriza distinta del comercio de electricidad;
- 11) «autoridad competente»: la autoridad designada por cada Estado miembro de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento;
- 12) «autoridades aduaneras»: las administraciones aduaneras de los Estados miembros tal como se definen en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- 13) «declarante»: la persona que presenta una declaración en aduana para el despacho a libre práctica en nombre propio, o la persona en cuyo nombre se presenta dicha declaración, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 952/2013;

14) «persona»: toda persona física o jurídica, así como cualquier asociación de personas que no sea una persona jurídica pero cuya capacidad para realizar actos jurídicos esté reconocida por el Derecho de la Unión o nacional;

15) «emisiones directas»: las emisiones procedentes de los procesos de producción de mercancías sobre los que el productor tiene un control directo;

16) «emisiones implícitas»: las emisiones directas liberadas durante la producción de mercancías, calculadas con arreglo a los métodos establecidos en el anexo III;

17) «Tonelada de CO₂e»: una tonelada de dióxido de carbono o CO₂, óxido nitrroso y perfluorocarburos, indicada en relación con las mercancías del anexo I;

18) «Certificado MAFC»: el certificado en formato electrónico correspondiente a una tonelada de emisiones implícitas en las mercancías;

19) «entrega»: la compensación de certificados MAFC en relación con las emisiones implícitas declaradas en las mercancías importadas;

20) «procesos de producción»: los procesos químicos y físicos llevados a cabo para producir mercancías en una instalación;

21) «valor por defecto»: el valor calculado u obtenido a partir de datos secundarios que representan las emisiones implícitas en las mercancías;

22) «emisiones reales», las emisiones calculadas a partir de datos primarios de los procesos de producción de mercancías;

23) «precio del carbono»: el importe monetario pagado en un tercer país en forma de impuesto o derechos de emisión, en el marco de un régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, y calculado sobre los gases de efecto invernadero contemplados por dicha medida y liberados en la producción de mercancías;

24) «instalación»: una unidad técnica fija en la que se lleva a cabo un proceso de producción;

25) «titular»: cualquier persona que opere o controle una instalación en un tercer país;

26) «organismo nacional de acreditación»: un organismo nacional de acreditación designado por cada Estado miembro de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 765/2008;

27) «Derechos de emisión del RCDE UE»: los derechos de emisión a que se refiere el artículo 3, letra a), de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades enumeradas en el anexo I de dicha Directiva, distintas de las actividades de aviación;

28) «emisiones indirectas»: las emisiones procedentes de la producción de electricidad, calefacción y refrigeración que consumen los procesos de producción de mercancías.

Capítulo II. Obligaciones y derechos de los declarantes de mercancías autorizados

Artículo 4. Importaciones de mercancías

Las mercancías solo serán importadas en el territorio aduanero de la Unión por un declarante autorizado por la autoridad competente de conformidad con el artículo 17 («declarante autorizado»).

Artículo 5. Solicitud de autorización

1. Previamente a la importación de las mercancías a que se refiere el artículo 2, el declarante deberá solicitar a la autoridad competente del lugar en el que esté establecido una autorización para importar dichas mercancías en el territorio aduanero de la Unión.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando la capacidad de transporte para la importación de electricidad se asigne mediante una asignación explícita de

capacidad, la persona a la que se haya asignado capacidad para la importación y que nomine dicha capacidad para la importación se considerará, a efectos del presente Reglamento, declarante autorizado en el Estado miembro en el que la persona declare la importación de electricidad. Las importaciones deberán medirse por frontera durante períodos de tiempo no superiores a una hora y no podrá deducirse la exportación o el tránsito en la misma hora.

3. La solicitud de autorización incluirá la siguiente información del declarante, que deberá estar establecido en la Unión:

- a) nombre, dirección e información de contacto;
- b) número de registro e identificación de los operadores económicos («EORI»), de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- c) principal actividad económica ejercida en la Unión;
- d) certificación por parte de la autoridad tributaria del Estado miembro en el que esté establecido el declarante de que este no está sujeto a una orden de recuperación pendiente por deudas fiscales nacionales;
- e) declaración jurada de que el declarante no ha estado implicado en infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera, la normativa fiscal y de las normas sobre abuso de mercado durante los cinco años anteriores al de la solicitud, en particular que no haya sido condenado por un delito grave en relación con su actividad económica;
- f) la información necesaria para demostrar la capacidad financiera y operativa del solicitante para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Reglamento y, si así lo decide la autoridad competente basándose en una evaluación de riesgo, los documentos justificativos que confirmen esa información, tales como la cuenta de pérdidas y ganancias y el balance de, a lo sumo, los tres últimos ejercicios financieros cerrados;
- g) el valor monetario y volumen estimados de las importaciones de mercancías en el territorio aduanero de la Unión por tipo de mercancía, para el año natural en el que se presente la solicitud y para el año natural siguiente;
- h) nombre y datos de contacto de las personas en cuyo nombre actúa el declarante, si procede.

4. El solicitante podrá retirar su solicitud en cualquier momento.

5. El declarante autorizado informará sin demora a la autoridad competente de cualquier cambio en la información facilitada con arreglo al apartado 3, posterior a la adopción de la decisión, y que pueda incidir en la decisión adoptada de conformidad con el artículo 17 o en el tenor de la misma.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución sobre el formato normalizado de la solicitud y los plazos y el procedimiento que deberá seguir la autoridad competente en la tramitación de las solicitudes de autorización de conformidad con el apartado 1, así como sobre las normas aplicables a la identificación de los declarantes para la importación de electricidad por parte de la autoridad competente. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Artículo 6. Declaración MAFC

1. A más tardar el 31 de mayo de cada año, todo declarante autorizado presentará a la autoridad competente una declaración («declaración MAFC») correspondiente al año natural anterior a la declaración.

2. La declaración MAFC deberá constar de los siguientes datos:

- a) la cantidad total de cada tipo de mercancía importada en el año natural anterior a la declaración, expresada en megavatios/hora, en el caso de la electricidad, y en toneladas para las demás mercancías;
- b) el total de emisiones implícitas, expresadas en emisiones CO₂e por megavatio/hora de electricidad o en toneladas de emisiones de CO₂e por tonelada de cada

tipo de mercancía para las demás mercancías, calculadas de conformidad con el artículo 7;

c) el número total de certificados MAFC correspondientes al total de emisiones implícitas que deban entregarse, teniendo en cuenta la reducción por el precio del carbono pagado en un país de origen, de conformidad con el artículo 9, y el ajuste necesario en función de los derechos del RCDE UE asignados gratuitamente, de conformidad con el artículo 31.

3. Cuando las mercancías importadas sean productos transformados resultantes del régimen de perfeccionamiento activo a que se refiere el artículo 256 del Reglamento (UE) n.º 952/2013, el declarante autorizado comunicará en la declaración MAFC las emisiones totales implícitas en las mercancías incluidas en el régimen de perfeccionamiento activo que figuran en el anexo I del presente Reglamento, aun cuando el producto transformado no figure en dicho anexo.

4. Cuando las mercancías importadas sean productos transformados resultantes del régimen de perfeccionamiento pasivo a que se refiere el artículo 259 del Reglamento (UE) n.º 952/2013, el declarante autorizado comunicará en la declaración MAFC únicamente las emisiones de la operación de perfeccionamiento realizada fuera del territorio aduanero de la Unión, siempre que el producto transformado figure en la lista del anexo I del presente Reglamento.

5. Cuando las mercancías importadas sean mercancías de retorno con arreglo al artículo 203 del Reglamento (UE) n.º 952/2013, el declarante autorizado indicará por separado, en la declaración MAFC, «cero» para el total de emisiones implícitas correspondientes a dichas mercancías.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución en relación con el formato normalizado y el procedimiento de presentación de la declaración MAFC, así como las disposiciones de entrega de los certificados MAFC contemplada en el apartado 2, letra c). Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Artículo 7. Cálculo de las emisiones implícitas

1. Las emisiones implícitas en las mercancías se calcularán con arreglo a los métodos establecidos en el anexo III.

2. Las emisiones implícitas en mercancías distintas de la electricidad se determinarán a partir de las emisiones reales, de acuerdo con los métodos establecidos en el anexo III, puntos 2 y 3. Cuando las emisiones reales no puedan determinarse adecuadamente, las emisiones implícitas se determinarán con arreglo a valores por defecto, de conformidad con los métodos establecidos en el anexo III, punto 4.1.

3. Las emisiones implícitas en la electricidad importada se determinarán a partir de valores por defecto, de conformidad con el método establecido en el anexo III, punto 4.2, salvo que el declarante autorizado opte por determinar las emisiones implícitas sobre la base de las emisiones reales, con arreglo al punto 5 de dicho anexo.

4. El declarante autorizado llevará registros de la información necesaria para calcular las emisiones implícitas, de conformidad con lo dispuesto en el anexo IV. Dichos registros serán suficientemente detallados para permitir a los verificadores acreditados con arreglo al artículo 18 verificar las emisiones implícitas, de conformidad con el artículo 8 y el anexo V, y permitir a la autoridad competente revisar la declaración MAFC, de conformidad con el artículo 19, apartado 1.

5. El declarante autorizado conservará los registros de la información a que se refiere el apartado 4, incluido el informe del verificador, hasta finalizar el cuarto año siguiente al año en que se haya presentado o debiera haberse presentado la declaración MAFC.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a las normas detalladas sobre los elementos de los métodos de cálculo establecidos en el

anexo III, incluida la determinación de los límites del sistema de procesos de producción, los factores de emisión, los valores específicos por instalación de las emisiones reales y los valores por defecto, y su respectiva aplicación a cada mercancía, así como el establecimiento de métodos para garantizar la fiabilidad de los datos a partir de los cuales se determinarán los valores por defecto, incluido el nivel de desglose y la verificación de los datos. Cuando sea necesario, dichos actos establecerán que los valores por defecto puedan adaptarse a determinadas zonas, regiones o países para tener en cuenta factores objetivos específicos como la geografía, los recursos naturales, las condiciones de mercado, las fuentes de energía dominantes o los procesos industriales. Los actos de ejecución se basarán en la legislación vigente sobre verificación de emisiones y datos de actividad de instalaciones regulados por la Directiva 2003/87/CE, en particular el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067.

7. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 6 se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 29, apartado 2.

Artículo 8. Verificación de las emisiones implícitas

1. El declarante autorizado velará por que las emisiones implícitas totales declaradas en la declaración MAFC presentada con arreglo al artículo 6 sean verificadas por un verificador acreditado con arreglo al artículo 18, conforme a los principios de verificación establecidos en el anexo V.

2. En el caso de las emisiones implícitas en mercancías producidas en instalaciones registradas en un tercer país de acuerdo con el artículo 10, el declarante autorizado podrá optar por utilizar la información verificada que se le haya comunicado de conformidad con el artículo 10, apartado 7, para cumplir la obligación a que se refiere el apartado 1.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a los principios de verificación a que se refiere el apartado 1 en lo que respecta a la posibilidad de eximir al verificador de la obligación de visitar la instalación en la que se produzcan determinadas mercancías y de la obligación de establecer umbrales para determinar la gravedad de las inexactitudes o irregularidades, y en relación con la documentación justificativa necesaria para el informe de verificación.

Los actos de ejecución a que se refiere el párrafo primero se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 29, apartado 2.

Artículo 9. Precio del carbono pagado en un país de origen

1. El declarante autorizado podrá solicitar en su declaración MAFC una reducción del número de certificados MAFC a entregar para tener en cuenta el precio del carbono pagado en el país de origen por las emisiones implícitas declaradas.

2. El declarante autorizado llevará un registro de la documentación, certificada por una persona independiente, y que acredite que las emisiones implícitas declaradas han estado sujetas a un precio del carbono en el país de origen de las mercancías, y conservará pruebas del pago efectivo de dicho precio del carbono, que no deberá haber sido objeto de descuento a la exportación ni de cualquier otra forma de compensación a la exportación.

3. El declarante autorizado conservará los registros a que se refiere el apartado 2 hasta el final del cuarto año siguiente al año en que se haya presentado o hubiera debido presentarse la declaración MAFC.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a la metodología de cálculo de reducción del número de certificados MAFC a entregar, a la conversión en euros del precio del carbono pagado en divisas al tipo de cambio medio anual, de conformidad con el apartado 1, y a las cualificaciones de la persona independiente que certifique la información, así como a los elementos de prueba del precio del carbono pagado y a la ausencia de descuentos u otras formas de compensación a la exportación contempladas en el apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Artículo 10. Registro de operadores e instalaciones en terceros países

1. La Comisión, a petición del titular de una instalación situada en un tercer país, registrará la información sobre dicho titular y su instalación en una base de datos central según lo contemplado en el artículo 14, apartado 4.

2. La solicitud de registro a que se refiere el apartado 1 constará de la siguiente información que deberá incluirse en la base de datos en el momento del registro:

- a) el nombre, la dirección y los datos de contacto del titular;
- b) la localización de cada instalación, incluida la dirección completa y las coordenadas expresadas en longitud y latitud, hasta seis decimales;
- c) la principal actividad económica de la instalación en el tercer país;

3. La Comisión notificará al titular su registro en la base de datos. El registro tendrá una validez de cinco años desde la fecha de su notificación al titular de la instalación.

4. El titular informará sin demora a la Comisión de cualquier cambio en la información a que se refiere el apartado 2 ocurrido después de su registro y la Comisión actualizará la información pertinente.

5. El titular contemplado en el apartado 1 deberá:

- a) determinar las emisiones implícitas calculadas con arreglo a los métodos establecidos en el anexo III, por tipo de mercancías producidas en la instalación a que se refiere el apartado 1;
- b) velar por que las emisiones implícitas a que se refiere la letra a) sean verificadas con arreglo a los principios de verificación establecidos en el anexo V por un verificador acreditado conforme al artículo 18;
- c) conservar una copia del informe del verificador, así como los registros de la información necesaria para calcular las emisiones implícitas en las mercancías, tal como se establece en el anexo IV, durante un período de cuatro años desde la fecha de la verificación.

6. Los registros a que se refiere el apartado 5, letra c), serán suficientemente detallados para permitir su verificación conforme al apartado 5, letra b), y la revisión por cualquier autoridad competente, de conformidad con el artículo 19, apartado 1, de la declaración MAFC realizada por un declarante autorizado al que se haya comunicado la información pertinente de conformidad con el apartado 7.

7. El titular podrá comunicar la información sobre la verificación de las emisiones implícitas a que se refiere el apartado 5 a un declarante autorizado. El declarante autorizado podrá hacer uso de dicha información para cumplir la obligación a que se refiere el artículo 8.

8. El titular podrá solicitar la baja de la base de datos en cualquier momento.

Capítulo III. Autoridad competente

Artículo 11. Autoridad competente

1. Cada Estado miembro designará a la autoridad competente para cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento e informará de ello a la Comisión.

La Comisión pondrá a disposición de los Estados miembros una lista de todas las autoridades competentes y publicará esta información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Los Estados miembros exigirán a las autoridades competentes que se intercambien toda información esencial o pertinente para el ejercicio de sus funciones y obligaciones.

Artículo 12. Comisión

La Comisión asistirá a las autoridades competentes en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Reglamento y coordinará sus actividades.

Artículo 13. Secreto profesional y revelación de información

Toda información obtenida por una autoridad competente en el desempeño de sus funciones que sea confidencial por naturaleza o que se haya facilitado con ese carácter estará protegida por el deber de secreto profesional. Dicha información no será revelada por la autoridad competente sin el consentimiento expreso de la persona o autoridad que la haya facilitado. Podrá compartirse con las autoridades aduaneras, la Comisión y la Fiscalía Europea y será tratada con arreglo al Reglamento (CE) n.º 515/97 del Consejo.

Artículo 14. Registros nacionales y base de datos central

1. La autoridad competente de cada Estado miembro creará un registro nacional de declarantes autorizados en ese Estado miembro, en forma de base de datos electrónica normalizada que incluirá los datos de los certificados MAFC de dichos declarantes y garantizará su confidencialidad, con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 13.

2. La base de datos a que se refiere el apartado 1 incluirá cuentas con información sobre cada declarante autorizado, en particular:

- a) el nombre y los datos de contacto del declarante autorizado;
- b) el número EORI del declarante autorizado;
- c) el número de cuenta MAFC;
- d) el número de certificados MAFC, su precio de venta, fecha de compra, fecha de entrega, o fecha de recompra, o de cancelación por la autoridad competente, de cada declarante autorizado.

3. La información incluida en la base de datos mencionada en el apartado 2 será confidencial.

4. La Comisión creará una base de datos central accesible al público que recogerá los nombres, direcciones y datos de contacto de los titulares y la localización de las instalaciones en terceros países, de conformidad con el artículo 10, apartado 2. El titular podrá optar a que su nombre, dirección y datos de contacto no sean de acceso público.

Artículo 15. Administrador central

1. La Comisión actuará como administrador central y llevará un diario de transacciones independiente en el que se consignarán la compra, titularidad, entrega, recompra y cancelación de los certificados MAFC; garantizará asimismo la coordinación de los registros nacionales.

2. El administrador central llevará a cabo controles basados en el riesgo de las transacciones registradas en los registros nacionales a través de un diario de transacciones independiente para garantizar que no se produzcan irregularidades en la compra, titularidad, entrega, recompra y cancelación de los certificados MAFC.

3. En caso de detectarse irregularidades en los controles efectuados con arreglo al apartado 2, la Comisión informará al Estado miembro o Estados miembros interesados para que se investiguen y corrijan las irregularidades detectadas.

Artículo 16. Cuentas en los registros nacionales

1. La autoridad competente asignará a cada declarante autorizado un número de cuenta MAFC único.

2. Todo declarante autorizado podrá acceder a su cuenta en el registro.

3. La autoridad competente creará la cuenta tan pronto como se conceda la autorización a que se refiere el artículo 17, apartado 1, y se lo notificará al declarante autorizado.

4. Cuando el declarante autorizado haya cesado su actividad económica o se haya revocado su autorización, la autoridad competente cerrará la cuenta del declarante.

Artículo 17. Autorización de los declarantes

1. La autoridad competente autorizará al declarante que presente una solicitud de autorización de conformidad con el artículo 5, apartado 1, siempre que este cumpla las siguientes condiciones:

a) no haber estado implicado en infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera, la normativa fiscal y las normas sobre abuso de mercado y no haber sido condenado por un delito grave en relación con su actividad económica en los cinco años anteriores a la solicitud;

b) acredite su capacidad financiera y operativa para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Reglamento.

2. Cuando la autoridad competente compruebe que no se cumplen las condiciones contempladas en el apartado 1, o si el solicitante no facilita la información enumerada en el artículo 5, apartado 3, la autorización del declarante será denegada.

3. Si la autoridad competente deniega la autorización a un declarante, el solicitante de la misma podrá, antes de presentar un recurso, impugnar esa decisión ante la autoridad correspondiente con arreglo a la legislación nacional, la cual ordenará al administrador nacional la apertura de la cuenta o confirmará la denegación en una decisión motivada, sin perjuicio de las disposiciones de la legislación nacional que persigan un objetivo legítimo compatible con el presente Reglamento y sean proporcionadas.

4. La decisión de la autoridad competente por la que se autoriza a un declarante constará de la siguiente información:

a) el nombre y la dirección del declarante autorizado;

b) el número EORI del declarante autorizado;

c) el número de cuenta MAFC.

5. El declarante autorizado podrá solicitar la revocación de su autorización en cualquier momento.

6. La autoridad competente exigirá la constitución de una garantía para autorizar a un declarante de conformidad con el apartado 1, si el declarante no se hubiera establecido en los dos ejercicios anteriores al ejercicio en que se presente la solicitud de conformidad con el artículo 5, apartado 1.

La autoridad competente fijará el importe de dicha garantía en el importe máximo, según estime la autoridad competente, del valor de los certificados MAFC que haya de entregar el declarante autorizado, de conformidad con el artículo 22.

7. La garantía se constituirá en forma de garantía bancaria, pagadera a primer requerimiento, en una entidad financiera que opere en la Unión o de otra forma que ofrezca una garantía equivalente. Cuando la autoridad competente determine que la garantía constituida no garantiza o ha dejado de garantizar o resulta insuficiente para garantizar el importe de las obligaciones del mecanismo MAFC, exigirá al declarante autorizado bien que constituya una garantía adicional, bien que sustituya la garantía original por una nueva garantía, a su elección.

8. La autoridad competente liberará la garantía inmediatamente después del 31 de mayo del segundo año en que el declarante autorizado haya entregado los certificados MAFC de conformidad con el artículo 22.

9. La autoridad competente revocará la autorización de aquel declarante que deje de cumplir las condiciones establecidas en el apartado 1 o que no coopere con dicha autoridad.

Artículo 18. Acreditación de verificadores

1. Toda persona acreditada en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 se considerará verificador acreditado con arreglo al presente Reglamento.

2. Además de lo dispuesto en el apartado 1, un organismo nacional de acreditación podrá, previa solicitud, acreditar a una persona como verificador con arreglo al presente Reglamento, tras comprobar la documentación que acredite su capacidad

de aplicar los principios de verificación a que se refiere el anexo V con objeto de realizar los preceptivos controles de emisiones implícitas establecidos en los artículos 8 y 10.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 28, en relación con la acreditación a que se refiere el apartado 2, especificando las condiciones de control y supervisión de los verificadores acreditados, de retirada de la acreditación y de reconocimiento mutuo y evaluación por pares de los organismos de acreditación.

Artículo 19. Revisión de las declaraciones MAFC

1. La autoridad competente podrá revisar la declaración MAFC dentro del plazo de cuatro años contados desde el año siguiente a aquel en que debería haberse presentado la declaración. La revisión podrá consistir en verificar la información facilitada en la declaración MAFC sobre la base de la información comunicada por las autoridades aduaneras, de conformidad con el artículo 25, apartado 2, y cualesquiera otros elementos de prueba pertinentes, y sobre la base de cualquier auditoría que se considere necesaria, incluso en los locales del declarante autorizado.

2. Cuando no se haya presentado una declaración MAFC de conformidad con el artículo 6, la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento del declarante autorizado valorará las obligaciones MAFC del declarante autorizado sobre la base de la información de que disponga y calculará el número total de certificados MAFC pendientes de entrega hasta el 31 de diciembre del cuarto año siguiente a aquel en el que debería haberse presentado la declaración MAFC.

3. Cuando la autoridad competente determine que el número declarado de certificados MAFC a entregar es incorrecto, o que no se ha presentado ninguna declaración MAFC de conformidad con el apartado 2, ajustará el número de certificados MAFC a entregar por el declarante autorizado. La autoridad competente notificará al declarante autorizado dicho ajuste y le exigirá la entrega de los certificados MAFC adicionales en el plazo de un mes.

4. El destinatario de la notificación a que se refiere el apartado 3 podrá presentar un recurso contra la notificación. El destinatario de la notificación será informado del procedimiento pertinente en caso de recurso.

5. Cuando se hayan entregado más certificados MAFC de los correspondientes, la autoridad competente reembolsará sin demora al declarante autorizado el valor de los certificados MAFC entregados en exceso, calculado al precio medio pagado por los certificados MAFC por el declarante autorizado en el año de importación.

Capítulo IV. Certificados MAFC

Artículo 20. Venta de certificados MAFC

1. La autoridad competente de cada Estado miembro venderá certificados MAFC a los declarantes autorizados en dicho Estado miembro al precio calculado de conformidad con el artículo 21.

2. La autoridad competente velará por que se asigne un código de identificación de unidad único a cada certificado MAFC en el momento de su expedición y registrará el código de identificación de unidad único, el precio y la fecha de venta del certificado en la cuenta del registro nacional del declarante autorizado que lo haya adquirido.

Artículo 21. Precio de los certificados MAFC

1. La Comisión calculará el precio de los certificados MAFC como el precio medio de los precios de cierre de los derechos de emisión del RCDE UE en la plataforma común de subastas, de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 1031/2010 de la Comisión para cada semana natural⁵⁴.

54. Reglamento (UE) n.º 1031/2010 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2010, sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo a la Directiva 2003/87/CE (DO L 302 de 18.11.2010, p. 1).

Las semanas naturales en que no haya subastas programadas en la plataforma de subastas, el precio de los certificados MAFC será el precio medio de los precios de cierre de los derechos de emisión del RCDE UE de la última semana en la que se realizaron subastas en la plataforma común de subastas.

2. Dicho precio medio será publicado por la Comisión en su sitio web el primer día hábil de la semana natural siguiente y se aplicará desde el siguiente día hábil hasta el primer día hábil de la siguiente semana natural.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución para detallar el método de cálculo del precio medio de los certificados MAFC y las disposiciones prácticas relativas a la publicación del precio. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Artículo 22. Entrega de certificados MAFC

1. A más tardar el 31 de mayo de cada año, el declarante autorizado entregará a la autoridad competente el número de certificados MAFC correspondiente a las emisiones implícitas declaradas de conformidad con el artículo 6, apartado 2, letra c), y verificadas de conformidad con el artículo 8, para el año natural anterior a la entrega.

2. A los efectos del apartado 1, el declarante autorizado se asegurará de que dispone del número de certificados MAFC necesario en su cuenta del registro nacional. Además, el declarante autorizado velará por que el número de certificados MAFC que consten en su cuenta del registro nacional al final de cada trimestre corresponda al menos al 80% de las emisiones implícitas, determinadas a partir de valores por defecto, de conformidad con el método establecido en el anexo III, de la totalidad de las mercancías que haya importado desde el inicio del año natural.

3. Cuando la autoridad competente compruebe que el número de certificados MAFC en la cuenta de un declarante autorizado no se ajusta a lo dispuesto en segunda frase del apartado 2, dicha autoridad notificará el ajuste correspondiente y solicitará al declarante autorizado la entrega de los certificados MAFC adicionales en el plazo de un mes.

4. El destinatario de la notificación a que se refiere el apartado 3 podrá presentar un recurso contra la notificación. El destinatario de la notificación será informado del procedimiento pertinente en caso de recurso.

Artículo 23. Recompra de certificados MAFC

1. La autoridad competente de cada Estado miembro, previa solicitud de un declarante autorizado en dicho Estado miembro, recomprará los certificados MAFC remanentes en la cuenta del declarante en el registro nacional una vez que los certificados se hayan entregado de conformidad con el artículo 22. La solicitud de recompra se presentará anualmente, a más tardar el 30 de junio, una vez entregados los certificados MAFC.

2. El número de certificados sujetos a recompra a que se refiere el apartado 1 se limitará a un tercio del total de certificados MAFC adquiridos por el declarante autorizado durante el año natural anterior.

3. El precio de recompra de cada certificado MAFC será el precio pagado por el declarante autorizado por dicho certificado en el momento de la compra.

Artículo 24. Cancelación de certificados MAFC

A más tardar el 30 de junio de cada año, la autoridad competente de cada Estado miembro cancelará todo certificado MAFC adquirido durante el año anterior al año natural anterior remanente en las cuentas del registro nacional de los declarantes autorizados en dicho Estado miembro.

Capítulo V. Administración de las mercancías en frontera

Artículo 25. Procedimientos en frontera a la importación de mercancías

1. Las autoridades aduaneras no autorizarán la importación de mercancías salvo que el declarante haya sido autorizado por una autoridad competente a más tardar en el momento del despacho a libre práctica de las mercancías.

2. Las autoridades aduaneras informarán periódicamente a la autoridad competente del Estado miembro en el que el declarante haya sido autorizado sobre las mercancías declaradas a la importación, en particular el número EORI y el número de cuenta MAFC del declarante, el código NC de ocho dígitos de las mercancías, la cantidad, el país de origen, la fecha de la declaración y el régimen aduanero.

3. Las autoridades aduaneras llevarán a cabo controles de las mercancías de conformidad con el artículo 46 del Reglamento (UE) n.º 952/2013, incluido el código NC de ocho dígitos, la cantidad y el país de origen de las mercancías importadas. La Comisión incluirá los riesgos relacionados con el MAFC al establecer los criterios y normas de riesgo comunes de conformidad con el artículo 50 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

4. Las autoridades aduaneras podrán comunicar a la autoridad competente del Estado miembro en el que el declarante haya sido autorizado, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013, la información confidencial obtenida por las autoridades aduaneras en el ejercicio de sus funciones o facilitada con carácter confidencial. Las autoridades competentes de los Estados miembros tratarán e intercambiarán esta información de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 515/97 del Consejo.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a la información, el calendario y los medios de transmisión de la información contemplada en el apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Capítulo VI. Cumplimiento

Artículo 26. Sanciones

1. El declarante autorizado que no entregue, a más tardar el 31 de mayo de cada año, el número de certificados MAFC correspondiente a las emisiones implícitas en las mercancías importadas durante el año anterior será objeto de una sanción idéntica a la multa por exceso de emisiones establecida en el artículo 16, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, incrementada con arreglo al artículo 16, apartado 4, de dicha Directiva, en el año de importación de las mercancías, por cada certificado MAFC que el declarante autorizado debería haber entregado.

2. Toda persona distinta de un declarante autorizado que introduzca mercancías en el territorio aduanero de la Unión sin entregar certificados MAFC con arreglo al presente Reglamento estará sujeta a la sanción a que se refiere el apartado 1, por cada certificado MAFC que la persona debería haber entregado en el año en que introdujo las mercancías.

3. El pago de la multa no eximirá en ningún caso al declarante autorizado de la obligación de entregar el número de certificados MAFC pendientes correspondiente a un año determinado a la autoridad competente del Estado miembro en el que el declarante haya sido autorizado.

4. Cuando la autoridad competente determine que un declarante autorizado ha incumplido la obligación de entregar los certificados MAFC contemplada en el apartado 1, o que una persona ha introducido mercancías en el territorio aduanero de la Unión según lo contemplado en el apartado 2, la autoridad competente impondrá la sanción y notificará al declarante autorizado o, en la situación contemplada en el apartado 2, a la persona interesada:

a) que la autoridad competente ha llegado a la conclusión de que el declarante autorizado o la persona interesada ha incumplido la obligación de entregar certificados MAFC correspondientes a un año determinado;

b) los motivos de su conclusión;

c) el importe de la sanción impuesta al declarante autorizado o a la persona interesada;

d) la fecha a partir de la cual la sanción será exigible;

e) las medidas que la autoridad competente considere que el declarante autorizado o la persona interesada deben adoptar para cumplir la obligación que establece la letra a), en función de los hechos y circunstancias del caso; así como

f) el derecho del declarante autorizado o de la persona a recurrir la decisión con arreglo a la legislación nacional.

5. Los Estados miembros podrán aplicar sanciones administrativas o penales en caso de incumplimiento de la normativa MAFC, de conformidad con su legislación nacional, además de las sanciones a que se refiere el apartado 2. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 27. Elusión

1. La Comisión adoptará medidas, sobre la base de datos pertinentes y objetivos, para evitar las prácticas de elusión del presente Reglamento, en virtud del presente artículo.

2. Las prácticas de elusión incluyen situaciones en las que un cambio de pauta en el comercio de mercancías incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento no responde a un motivo justificado o una razón económica suficiente que no sea eludir las obligaciones establecidas en el presente Reglamento y consisten en sustituir dichas mercancías por productos ligeramente modificados, que no están incluidos en la lista de mercancías del anexo I, aunque pertenezcan a un sector incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. El Estado miembro, o cualquier parte afectada o beneficiaria de las situaciones descritas en el apartado 2, podrá notificar a la Comisión si observa, a lo largo de un período de dos meses, en comparación con el mismo período del año anterior, una disminución significativa del volumen de mercancías importadas incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y un aumento del volumen de importaciones de productos ligeramente modificados que no están incluidos en la lista de mercancías del anexo I. La Comisión supervisará continuamente cualquier cambio de pauta significativo en el comercio de mercancías y productos ligeramente modificados a escala de la Unión.

4. La notificación a que se refiere el apartado 3 expondrá los motivos en que se basa e incluirá los datos y estadísticas pertinentes relativos a las mercancías y productos a que se refiere el apartado 2.

5. Cuando la Comisión, teniendo en cuenta los datos, informes y estadísticas pertinentes, incluidos los facilitados por las autoridades aduaneras de los Estados miembros, tenga motivos suficientes para creer que las circunstancias a que se refiere el apartado 3 se están produciendo en uno o varios Estados miembros, estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28, con el fin de complementar el ámbito de aplicación del presente Reglamento e incluir productos ligeramente modificados con el fin de evitar la elusión.

Capítulo VII. Ejercicio de la delegación y procedimiento de comité

Artículo 28. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 2, apartados 10 y 11, el artículo 18, apartado 3, y el artículo 27, apartado 5, se otorgarán a la Comisión por un período indefinido.

3. La delegación de competencias mencionada en el artículo 2, apartados 10 y 11, el artículo 18, apartado 3, y el artículo 27, apartado 5, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

4. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

5. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

6. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

7. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 2, apartados 10 y 11, el artículo 18, apartado 3, y el artículo 27, apartado 5, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes de vencer este plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 29. Ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión

1. La Comisión estará asistida por el Comité del MAFC. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Capítulo VIII. Informes y revisión

Artículo 30. Revisión e informes de la Comisión

1. La Comisión recopilará la información necesaria para ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a las emisiones indirectas y a mercancías distintas de las enumeradas en el anexo I y desarrollará métodos de cálculo de las emisiones implícitas utilizando los métodos de la huella ambiental.

2. Antes de finalizar el período transitorio, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento. El informe recogerá, en particular, la evaluación de las posibilidades de hacer extensivo el ámbito de aplicación de las emisiones implícitas a las emisiones indirectas y a otras mercancías que presenten riesgo de fuga de carbono distintas de las ya cubiertas por el presente Reglamento, así como una evaluación del sistema de gobernanza. También incluirá una evaluación de la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación a las emisiones implícitas de los servicios de transporte, así como a las mercancías situadas en fases posteriores de la cadena de valor y a los servicios que puedan presentar riesgos de fuga de carbono en el futuro.

3. El informe de la Comisión irá acompañado de una propuesta legislativa cuando proceda.

Capítulo IX. Coordinación con la asignación gratuita de derechos de emisión en el marco del RCDE UE

Artículo 31. Asignación gratuita de derechos de emisión en el marco del RCDE UE y obligación de entregar certificados MAFC

1. Los certificados MAFC a entregar de conformidad con el artículo 22 se ajustarán para reflejar los derechos de emisión del RCDE UE asignados gratuitamente,

de conformidad con el artículo 10 *bis* de la Directiva 2003/87/CE, a instalaciones que producen las mercancías enumeradas en el anexo I dentro de la Unión.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución que establezcan una metodología de cálculo de la reducción a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29, apartado 2.

Capítulo X. Disposiciones transitorias

Artículo 32. Ámbito de aplicación

Durante el período transitorio del presente Reglamento, el mecanismo MAFC se aplicará como obligación de información, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 33 a 35.

Artículo 33. Importaciones de mercancías

1. El declarante que importe mercancías estará obligado a cumplir la obligación de información prevista en el artículo 35.

2. A más tardar en el momento del despacho a libre práctica de dichas mercancías, las autoridades aduaneras informarán al declarante de la obligación a que se refiere el apartado 1.

3. Las autoridades aduaneras comunicarán a la autoridad competente del Estado miembro de importación información sobre las mercancías importadas, incluidos los productos transformados resultantes del régimen de perfeccionamiento pasivo, mediante el mecanismo de vigilancia establecido en virtud del artículo 56, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 952/2013. Dicha información incluirá el número EORI del declarante, el código NC de ocho dígitos, la cantidad, el país de origen y el declarante de las mercancías, la fecha de la declaración y el régimen aduanero.

Artículo 34. Obligación de información para determinados regímenes aduaneros

1. En el caso de los productos transformados resultantes del régimen de perfeccionamiento activo a que se refiere el artículo 256 del Reglamento (UE) n.º 952/2013, la obligación de información a que se refiere el artículo 33, apartado 1, se aplicará a las mercancías incluidas en el régimen de perfeccionamiento activo que figuran en el anexo I del presente Reglamento, aun cuando el producto transformado no figure en dicho anexo.

2. La obligación de información no se aplicará a la importación de:

- a) productos transformados resultantes del régimen de perfeccionamiento pasivo a que se refiere el artículo 259 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- b) mercancías importadas que se consideren mercancías de retorno, de conformidad con el artículo 203 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

Artículo 35. Obligación de información

1. Cada declarante presentará un informe («informe MAFC») correspondiente a cada trimestre de un año natural, en el que informará sobre las mercancías importadas durante ese trimestre a la autoridad competente del Estado miembro de importación o, si las mercancías se han importado en más de un Estado miembro, a la autoridad competente del Estado miembro que elija el declarante, en el plazo máximo de un mes después de finalizado el trimestre.

2. El informe MAFC deberá incluir la siguiente información:

- a) la cantidad total de cada tipo de mercancía, expresada en megavatios/hora para la electricidad y en toneladas para las demás mercancías, desglosada por instalación de producción de las mercancías en el país de origen;
- b) el total de emisiones implícitas reales, expresadas en toneladas de emisiones de CO₂e por megavatio/hora de electricidad o en toneladas de emisiones de CO₂e

por tonelada de cada tipo de mercancía para las demás mercancías, calculadas con arreglo al método establecido en el anexo III;

c) El total de emisiones indirectas implícitas reales, expresadas en toneladas de emisiones de CO₂e por tonelada de cada tipo de mercancía distinta de la electricidad, calculadas con arreglo al método establecido en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 6;

d) el precio del carbono pagadero en un país de origen por las emisiones implícitas en las mercancías importadas, que no sea objeto de un descuento a la exportación u otra forma de compensación a la exportación.

3. La autoridad competente comunicará a la Comisión la información a que se refiere el apartado 2 en el plazo máximo de dos meses tras finalizar el trimestre objeto del informe.

4. La autoridad competente impondrá una sanción proporcionada y disuasoria a los declarantes que no presenten un informe MAFC.

5. Cuando la autoridad competente considere que un declarante ha faltado a la obligación de presentar un informe MAFC, con arreglo al apartado 1, impondrá la sanción y notificará al declarante:

a) que la autoridad competente ha llegado a la conclusión de que el declarante ha incumplido la obligación de presentar el informe de un determinado trimestre;

b) los motivos de su conclusión;

c) el importe de la sanción impuesta al declarante;

d) la fecha a partir de la cual la sanción será exigible;

e) las medidas que la autoridad competente considere que el declarante debe adoptar para cumplir la obligación que establece la letra a), en función de los hechos y circunstancias del caso; así como

f) el derecho del declarante a recurrir la decisión con arreglo a la legislación nacional.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a la información que debe comunicarse, los procedimientos para comunicar la información a que se refiere el apartado 3 y la conversión en euros del precio del carbono pagado en divisas al tipo de cambio medio anual. La Comisión estará facultada asimismo para adoptar actos de ejecución con el fin de definir más detalladamente los elementos necesarios del método de cálculo establecido en el anexo III, incluida la determinación de los límites del sistema de procesos de producción, los factores de emisión, los valores específicos de emisiones reales por instalación y su respectiva aplicación a cada mercancía, así como el establecimiento de métodos para garantizar la fiabilidad de los datos, incluido el nivel de desglose y la verificación de los datos. La Comisión estará facultada asimismo para adoptar actos de ejecución para desarrollar un método de cálculo de las emisiones indirectas implícitas en las mercancías importadas.

7. Los actos de ejecución a que se refiere el párrafo primero se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 29, apartado 2.

Capítulo XI. Disposiciones finales

Artículo 36. Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los [veinte] días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2023.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2:

a) Los artículos 32 a 34 se aplicarán hasta el 31 de diciembre de 2025.

b) El artículo 35 será aplicable hasta el 28 de febrero de 2026.

c) Los artículos 5 y 17 serán aplicables a partir del 1 de septiembre de 2025.

d) Los artículos 4, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 31 serán aplicables a partir del 1 de enero de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Consell per la qual es reestructura el règim de la Unió d'imposició dels productes energètics i de l'electricitat (refosa)

295-00026/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15264 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: 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) (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 563 final] [COM(2021) 563 final anexos] [2021/0213 (CNS)] {SEC(2021) 663 final} {SWD(2021) 640 final} {SWD(2021) 641 final} {SWD(2021) 642 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 563 final, 2021/0213 (CNS)

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) (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} - {SWD(2021) 641 final} - {SWD(2021) 642 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad desempeña un importante papel en el ámbito de la política climática y energética. El objetivo de las normas armonizadas establecidas en virtud de la Directiva 2003/96/CE, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad («Directiva sobre fiscalidad de la energía» o «DFE»), es garantizar el buen funcionamiento del mercado interior.

Sin embargo, desde la adopción de la DFE, el marco subyacente de la política climática y energética ha cambiado radicalmente, y la Directiva ha dejado de estar en sintonía con las políticas actuales de la UE. Además, la DFE ya no garantiza el buen funcionamiento del mercado interior.

La propuesta de refundición forma parte del Pacto Verde Europeo («PVE») y del paquete de medidas legislativas «Objetivo 55», dado que se centra en cuestiones medioambientales y climáticas para apoyar el compromiso de la Comisión de dar respuesta a los desafíos relacionados con el medio ambiente y lograr los objetivos de reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE y la reducción de la contaminación atmosférica.

El PVE, que supuso la puesta en marcha de una nueva estrategia de crecimiento para la UE con el fin de transformarla en una sociedad justa y próspera, reafirma la resolución de la Comisión de perseguir unos objetivos climáticos más ambiciosos y convertir a Europa, de aquí a 2050, en el primer continente climáticamente neutro. Las gravísimas consecuencias de la pandemia de Covid-19 para la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión no han hecho sino reforzar la necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo.

Partiendo de la estrategia del PVE y de una exhaustiva evaluación de impacto, en la Comunicación de la Comisión de septiembre de 2020 «**Intensificar la ambición climática de Europa para 2030**»¹ («Plan del Objetivo Climático para 2030») se proponía elevar el nivel de ambición de la UE y se presentaba un plan global para incrementar el objetivo vinculante de la Unión para 2030 en pos de lograr, de manera responsable, una reducción neta de las emisiones de al menos el 55%. Incrementar en este momento los objetivos fijados para 2030 permite dar seguridad a los responsables políticos y los inversores, de manera que las decisiones que se tomen en los próximos años no se queden ancladas en unos niveles de emisiones incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática como máximo en 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de 2 °C y esforzarse por que ese incremento no supere los 1,5 °C. El Consejo Europeo, en su reunión de diciembre de 2020, refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030².

1. COM(2020) 562 final.

2. Conclusiones del Consejo Europeo de los días 10 y 11 de diciembre de 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

La **Ley Europea del Clima**³, acordada por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo⁴, convierte en jurídicamente vinculante el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en la UE y eleva el nivel de ambición para 2030 al establecer el objetivo de lograr unas reducciones netas de las emisiones de al menos un 55% de aquí a 2030 con respecto a los valores de 1990.

A fin de seguir la senda propuesta por la Ley Europea del Clima y cumplir el nuevo nivel de ambición para 2030, la Comisión ha procedido a revisar la legislación vigente en materia de clima y energía. El paquete de medidas legislativas «**Objetivo 55**», anunciado en el Plan del Objetivo Climático para 2030, es el elemento clave más completo de los esfuerzos por alcanzar el nuevo y ambicioso objetivo climático para 2030, y requerirá la contribución de todos los sectores económicos y todos los ámbitos políticos.

En el PVE, la Comisión se comprometió a revisar la DFE centrando la atención en las cuestiones medioambientales y tratando de garantizar la coherencia entre la fiscalidad de la energía y los objetivos climáticos. La fiscalidad influye de manera directa en la transición ecológica, pues ayuda a emitir las señales de precios correctas e incentivar debidamente el consumo y la producción sostenibles.

Así pues, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se requieren una fiscalidad medioambiental efectiva y la supresión de los incentivos al consumo de combustibles fósiles en la UE, en combinación con otras medidas reguladoras.

La DFE puede contribuir al objetivo más ambicioso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030 garantizando que la imposición de los carburantes y los combustibles para calefacción refleje mejor el impacto ambiental y las consecuencias para la salud de estas fuentes de energía. La manera de conseguirlo pasa por suprimir las desventajas para las tecnologías limpias e introducir unos niveles de imposición más elevados para los combustibles ineficientes y contaminantes, como complemento a la tarificación del carbono mediante el régimen de comercio de derechos de emisión. De este modo, se facilitará la transición de los combustibles fósiles a una energía más limpia en pos de cumplir el objetivo de neutralidad climática de la UE, en consonancia con los compromisos asumidos en virtud del Acuerdo de París.

En 2019 se llevó a cabo una evaluación de la DFE⁵. En las Conclusiones⁶ adoptadas a raíz de la evaluación, el Consejo consideraba que la fiscalidad de la energía podía desempeñar un importante papel en cuanto que uno de los incentivos económicos que lideren una transición energética satisfactoria, impulsando una reducción de la emisión de gases de efecto invernadero e inversiones en ahorro energético, y contribuyendo al mismo tiempo al crecimiento económico sostenible, e invitaba a la Comisión a revisar la DFE.

La DFE en vigor plantea una serie de problemas debido a su falta de vinculación con los objetivos en materia de clima y eficiencia energética y a sus deficiencias en lo tocante al funcionamiento del mercado interior.

En primer lugar, la DFE no está en sintonía con los objetivos climáticos y energéticos de la UE. La Directiva no fomenta debidamente la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia energética ni el uso de la electricidad y los combustibles alternativos (hidrógeno renovable, combustibles sintéticos, biocarburantes avanzados, etc.). El motivo radica en que los nuevos combustibles que generan menos emisiones de carbono se gravan igual que sus equivalentes fósiles.

3. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima») [COM(2020) 80 final/2].

4. Véase la nota de prensa «La Comisión acoge con satisfacción el acuerdo provisional sobre la Ley Europea del Clima», IP/21/1828 de 21.4.2021.

5. SWD(2019) 329 final.

6. Conclusiones del Consejo de 29 de noviembre de 2019, 14608/19 FISC 458.

les si se trata de nuevos combustibles aparecidos después de la adopción de la última versión de la DFE en 2003 y para los que, por tanto, no se prevé ningún tipo impositivo específico. La imposición basada en el volumen (tipos expresados por litro) es desfavorable para los biocarburantes, ya que, por lo general, el contenido energético de un litro de biocarburante es inferior al de un litro del combustible fósil contra el que compite, si bien a ambos se les aplica el mismo tipo impositivo. En consecuencia, la DFE no ofrece suficientes incentivos para invertir en las tecnologías limpias.

En segundo lugar, la DFE favorece *de facto* el uso de los combustibles fósiles. A nivel nacional, se aplican unos tipos impositivos muy divergentes, a lo que se suma una amplia gama de exenciones y reducciones fiscales. Esas exenciones y reducciones constituyen incentivos para el uso de los combustibles fósiles y, por tanto, no son acordes con los objetivos del PVE. La nueva propuesta ayudaría a reducir el uso de los combustibles fósiles de dos maneras. Por una parte, se establecerían unos tipos superiores para los combustibles fósiles e inferiores para los productos renovables, con lo que se disminuiría la ventaja relativa de precio de los combustibles fósiles frente a las alternativas menos contaminantes y, en consecuencia, se desalentaría el uso de los combustibles fósiles. Por otra parte, se revisaría la posibilidad de aplicar exenciones y reducciones fiscales, que actualmente se traducen en la rebaja de los impuestos que se aplican a los combustibles fósiles, como el gasóleo usado en el sector agrario, el gasóleo y el carbón usados por los hogares con fines de calefacción (se mantendría la posibilidad de eximir a los hogares vulnerables) o los combustibles fósiles usados por los sectores industriales de gran consumo de energía. Además, la propuesta pondría fin a la actual exención que se aplica obligatoriamente a la navegación aérea y acuática y al sector pesquero.

En tercer lugar, la DFE ya no contribuye al buen funcionamiento de los mercados interiores, dado que los tipos impositivos mínimos han perdido su efecto de convergencia de los tipos impositivos nacionales. Los tipos mínimos son bajos, pues no se han actualizado desde 2003, si bien los tipos nacionales son considerablemente superiores a los mínimos de la DFE en la mayoría de los casos. Sea como fuere, los mínimos de la DFE ya no impiden las «carreras a la baja» ni constituyen un umbral mínimo para la imposición. Todo ello, sumado a las exenciones y reducciones en vigor, redundan en una mayor fragmentación del mercado interior y, en particular, falsea las condiciones de competencia equitativa entre los sectores económicos afectados.

Además, algunos aspectos de la DFE carecen de claridad, pertinencia y coherencia, lo que provoca inseguridad jurídica. Así ocurre, por ejemplo, en el caso de la definición de los productos gravables y los usos que quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva, y en el caso de la interpretación de la exención relativa a los carburantes usados en la navegación aérea y acuática. Visto lo anterior, la presente propuesta persigue los siguientes objetivos:

1) Ofrecer un marco adaptado que contribuya a los objetivos de la UE para 2030 y a la consecución de la neutralidad climática de aquí a 2050 en el contexto del Pacto Verde Europeo. A tales efectos, es preciso armonizar la imposición de los productos energéticos y de la electricidad con las políticas de la UE en materia de energía, medio ambiente y clima, favoreciendo así los esfuerzos de la UE por reducir las emisiones.

2) Proporcionar un marco que preserve y mejore el mercado interior de la UE mediante la actualización del ámbito de aplicación y de la estructura de los tipos impositivos, así como a través de la racionalización del uso de las exenciones y las reducciones fiscales por parte de los Estados miembros.

3) Mantener la capacidad de generar ingresos para los presupuestos de los Estados miembros.

Como se ha mencionado antes, estos objetivos se lograrán pasando de la imposición basada en el volumen a una imposición basada en el contenido energético, eli-

minando los incentivos para el uso de los combustibles fósiles, e introduciendo una clasificación de tipos impositivos en función del desempeño ambiental. Además, se simplificará la estructura impositiva en vigor agrupando los productos energéticos (usados como carburante o como combustible para calefacción) y la electricidad en categorías y clasificándolos de acuerdo con su desempeño ambiental. El «desempeño ambiental» se ha determinado teniendo en cuenta otras políticas de la UE en el marco del Pacto Verde Europeo, y en particular el resto de propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55». De acuerdo con dicha clasificación, los combustibles fósiles convencionales, como el gasóleo y la gasolina, se gravarán con el tipo más elevado. La siguiente categoría de tipos impositivos corresponde a los combustibles que, a pesar de ser fósiles, son menos perjudiciales y encierran un cierto potencial para contribuir a la descarbonización a corto y medio plazo. Por ejemplo, el gas natural, el GLP y el hidrógeno de origen fósil se gravarán con dos tercios del tipo de referencia durante un período transitorio de diez años. Pasado ese período, el tipo aplicable se incrementará al tipo de referencia íntegro. La siguiente categoría comprende los biocarburantes sostenibles, pero no avanzados. A fin de reflejar su contribución a la descarbonización, se les aplicará la mitad del tipo de referencia. El tipo más bajo engloba la electricidad –con independencia del uso–, los biocarburantes avanzados, los biolíquidos, los biogases y el hidrógeno de origen renovable. El tipo aplicable a este grupo es notablemente inferior al tipo de referencia, dado que la electricidad y los combustibles señalados pueden favorecer la transición de la UE hacia una energía limpia con miras a alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo y, en última instancia, la neutralidad climática en 2050.

En algunos sectores, principalmente en aquellos que actualmente puedan beneficiarse de exenciones totales, como la aviación o los combustibles para calefacción usados por los hogares no vulnerables, habrá períodos transitorios con el fin de mitigar el coste económico y social que conlleva la introducción de impuestos.

La propuesta también tiene en cuenta la dimensión social al prever la posibilidad de eximir a los hogares vulnerables de la imposición de los combustibles para calefacción durante un período de diez años e introducir un período transitorio de diez años para alcanzar el tipo impositivo mínimo.

Asimismo, los Estados miembros podrán conceder, para todos los hogares, reducciones no inferiores a los mínimos en el caso de los combustibles para calefacción. Corresponde a los Estados miembros decidir el uso de los ingresos procedentes de los impuestos, y una forma de garantizar unas condiciones más justas es usar esos ingresos para mitigar las repercusiones sociales.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La Directiva 2003/96/CE del Consejo define los productos energéticos imponentes, los usos que los hacen imponentes y los niveles mínimos de imposición aplicables a cada producto dependiendo de si se usa como propulsante, para determinados fines comerciales e industriales, o para calefacción. Se mantendrá la coherencia entre las disposiciones modificadas y las disposiciones intactas.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Las iniciativas vinculadas a los objetivos climáticos de la UE en el marco del PVE, en concreto el objetivo climático para 2030, se presentan dentro del paquete de medidas «Objetivo 55», que abarcará, en particular, la revisión de la legislación sectorial en materia de clima, energía, transporte y fiscalidad⁷.

La presente propuesta de refundición de la DFE se integra en ese paquete coherentemente diseñado y, como complemento a sus demás propuestas, contribuye a los objetivos climáticos de la UE resolviendo la cuestión de las exenciones y reduccio-

7. Comisión Europea. (2020). Programa de trabajo de la Comisión para 2021: el anexo I recoge todos los instrumentos que se propondrán, incluidas distintas revisiones como la de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE).

nes en el ámbito de la imposición de la energía que constituyen incentivos *de facto* para el uso de los combustibles fósiles, al mismo tiempo que se promueven la eficiencia energética y el uso de combustibles más limpios. Por lo tanto, la propuesta de refundición de la DFE y la propuesta de revisión del RCDE UE, que incluye la introducción del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, se complementan mutuamente.

Las otras iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55» incluyen nuevas propuestas y la revisión del acervo existente en materia de política climática, energética y de transporte:

- el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)⁸, a fin de adaptarlo al nuevo objetivo climático e incorporar el comercio de derechos de emisión en el sector de los edificios, el sector marítimo y el sector del transporte por carretera, y modificar el tratamiento del sector de la aviación, ya incluido en el régimen,
- el Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE)⁹, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030,
- el Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros¹⁰,
- la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER)¹¹,
- la iniciativa «ReFuelEU Aviation», destinada a impulsar la producción y la utilización de combustibles para la aviación sostenibles en el sector del transporte aéreo,
- la iniciativa «FuelEU Maritime», destinada a incrementar la demanda de energías renovables y combustibles de bajas emisiones de carbono en el sector del transporte marítimo,
- la Directiva de eficiencia energética (DEE), con el fin de cumplir el nuevo objetivo climático para 2030 y contribuir a una transición justa,
- un nuevo Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono,
- el Reglamento 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 (UTCUTS)¹²,
- la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹³,
- el Reglamento relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (taxonomía)¹⁴.

Además, la refundición de la DFE apoya el objetivo cero en materia de contaminación, asumido en el marco del Pacto Verde Europeo, y las políticas de I+D+i en los ámbitos del clima, la energía y la movilidad como parte de Horizonte 2020, el Programa Marco de Investigación e Innovación para el período 2021-2027.

8. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

9. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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.

10. Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.

11. Directiva (UE) 2018/2001, que establece la obligación de que los proveedores de combustible garanticen una cuota mínima obligatoria de energías renovables en el consumo final de energía del sector del transporte de aquí a 2030.

12. Reglamento (UE) 2018/841, de 30 de mayo de 2018, 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.

13. Directiva 2014/94/UE, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

14. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que autoriza a la UE a establecer normas armonizadas para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior. Por otra parte, de conformidad con el artículo 192, apartado 2, párrafo primero, del TFUE, es posible adoptar las disposiciones adecuadas de carácter fiscal para, entre otros fines, preservar y proteger el medio ambiente.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Las deficiencias de la presente Directiva, la DFE, no pueden resolverse más que a través de su revisión, en coordinación con otras medidas estratégicas de la UE. En virtud del texto en vigor de la DFE, los Estados miembros tienen la posibilidad de incrementar los impuestos con los que gravan los productos energéticos y la electricidad, optar por no recurrir a las exenciones y reducciones previstas, o introducir objetivos relacionados con el medio ambiente y el clima. No obstante, la existencia de distintas soluciones nacionales puede acabar distorsionando el mercado interior y socavando los objetivos del PVE, debido a la ausencia de armonización en la estructura y el nivel de los impuestos nacionales:

1) Los actuales tipos mínimos podrían limitar el nivel de ambición medioambiental al que los Estados miembros pueden aspirar con los impuestos sobre la energía, en particular debido a que estos afectan directamente a los costes para las empresas.

2) La armonización de la imposición sobre la energía a través de la Directiva sobre fiscalidad de la energía debería contribuir a reducir los efectos perjudiciales de la competencia entre los Estados miembros en materia de impuestos energéticos, entre otras cosas, a raíz de la deslocalización de empresas que se trasladan a Estados miembros con regímenes impositivos más ventajosos.

3) El régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) ha demostrado ser un instrumento eficaz para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de las instalaciones participantes. Dentro del paquete de medidas «Objetivo 55», se proponen tanto la ampliación del RCDE UE al sector marítimo como la introducción del comercio de derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera y de los edificios. Sin embargo, la imposición de la energía en los Estados miembros coexiste con el régimen de comercio de derechos de emisión a nivel de la UE, y la DFE debe garantizar que los tipos impositivos mínimos fijados a nivel de la Unión ofrezcan unos incentivos acordes con los objetivos energéticos, climáticos y medioambientales de la UE. En ese contexto, la actuación a nivel de la UE puede asegurar la coherencia entre la aplicación del RCDE UE y la imposición de los productos energéticos y de la electricidad, así como un enfoque común a escala de la UE con respecto a la imposición de los productos energéticos.

Para lograr los objetivos climáticos y medioambientales de la UE se requiere una combinación de instrumentos políticos, y el establecimiento de un marco de imposición eficaz a nivel de la UE puede, además de servir de apoyo para otras medidas de la UE, evitar que se apliquen soluciones nacionales que distorsionen el mercado interior o den lugar a situaciones de doble imposición.

La refundición de la DFE y el momento en el que se lleva a cabo deben considerarse en el contexto más amplio de la agenda del Pacto Verde Europeo. Solo a través de la adopción de un instrumento legislativo de la Unión por el que se refunda la DFE puede conseguirse que haya una mayor coherencia entre la propia Directiva y sus objetivos.

Proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

La forma más eficaz de lograr los objetivos de la presente propuesta es a través de la refundición de la Directiva en vigor a los efectos ya mencionados. La propuesta se ocupa principalmente de algunos elementos esenciales de la Directiva: la estructura impositiva y la relación entre el tratamiento fiscal de las diversas fuentes de energía.

La propuesta se limita en todos los aspectos a lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos.

Elección del instrumento

La propuesta es una Directiva. En el ámbito en cuestión, ya regulado por una Directiva en vigor, los Estados miembros deben seguir gozando de un margen de flexibilidad, como se ha explicado anteriormente. Por tanto, no serían adecuados otros medios distintos de una Directiva por la que se modifique la Directiva 2003/96/CE.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente¹⁵

En un primer momento, la DFE contribuyó de manera globalmente positiva a su principal objetivo de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, evitando la doble imposición o cualquier distorsión del comercio y la competencia entre las fuentes de energía y los consumidores y los proveedores de energía.

Sin embargo, las tecnologías, los tipos impositivos nacionales y los mercados de la energía han ido evolucionando en los últimos quince años, y la DFE, con su redacción actual, ya no aporta esa misma contribución positiva. Además, desde la adopción de la DFE en 2003, también el marco legislativo y los objetivos políticos de la UE han evolucionado significativamente, lo que ha dado lugar a algunos problemas de pertinencia y coherencia. En consecuencia, con el paso del tiempo, el valor añadido de la UE que ofrecía la DFE se ha ido deteriorando considerablemente, en particular debido a la falta de indexación de los tipos mínimos y al uso generalizado y tan divergente de las exenciones fiscales opcionales por parte de los Estados miembros, así como debido al contexto político cambiante.

La DFE en vigor apenas si contribuye a los objetivos políticos generales de la UE en materia económica, social y medioambiental. Al menos, la DFE es parcialmente coherente con los esfuerzos políticos encaminados a promover el uso de las energías renovables y una mayor eficiencia energética, pero no puede decirse lo mismo de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otro tipo, ni de la diversificación de la energía o la independencia y la seguridad energéticas. Esa falta de coherencia se debe principalmente a que no se tienen en cuenta el contenido energético ni las emisiones de CO₂ de los productos energéticos y la electricidad, los niveles impositivos mínimos son (demasiado) bajos y el número de excepciones es (excesivamente) elevado. Por esos mismos motivos, la DFE tampoco contribuye a la descarbonización del transporte ni a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos. Todo ello hace que la contribución de la DFE a la consecución de los objetivos establecidos en acuerdos internacionales como el Acuerdo de París de 2015 sea limitada. Por otra parte, la DFE no diferencia entre las fuentes de electricidad renovables y aquellas con altas emisiones de carbono ni toma en consideración el desempeño ambiental de los biocarburantes. Así pues, las disposiciones de la DFE sobre la imposición de los biocarburantes no están en consonancia con las políticas de la UE en materia de energía, cambio climático y medio ambiente.

La DFE cubre una parte cada vez menor de la combinación energética de la UE, dado que continuamente aparecen o adquieren relevancia nuevos productos y tecnologías, como la conversión de electricidad en gas o los combustibles de ori-

15. Informe de evaluación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, 2019.

gen no biològic. Por consiguiente, el actual régimen de imposición de la energía no garantiza que se dé un tratamiento preferente a las nuevas tecnologías y los nuevos productos medioambientalmente sostenibles. Por ejemplo, a pesar de la creciente importancia de los combustibles renovables en el mercado, su tratamiento fiscal con arreglo a la DFE sigue basándose en normas diseñadas en un momento en el que estos combustibles no eran más que alternativas para segmentos muy específicos.

La DFE en vigor desfavorece la gasolina frente al gasóleo al establecer un tipo mínimo inferior para este último. El resultado: una mayor demanda de gasóleo. Pero también los combustibles emergentes se ven desfavorecidos, ya que, si no se mencionan explícitamente en la DFE en vigor, se les aplica el tipo impositivo del combustible usado con fines equivalentes. Ahora bien, los nuevos combustibles suelen tener un contenido energético por litro inferior al del combustible equivalente, de manera que se les acaba aplicando un tipo impositivo por litro más elevado. Además, la exención fiscal obligatoria en el ámbito de la aviación internacional y la navegación acuática es especialmente problemática, puesto que no es coherente ni con las políticas ni con los desafíos climáticos actuales.

En el caso de la aviación, la UE ha negociado, en nombre de la Unión y de los Estados miembros, acuerdos horizontales en materia de servicios aéreos y acuerdos globales de transporte aéreo con terceros países. Por su parte, los Estados miembros también han celebrado acuerdos bilaterales de servicios aéreos con terceros países. Los acuerdos horizontales en materia de servicios aéreos permiten a la UE modificar una serie de disposiciones de los acuerdos bilaterales de los Estados miembros, mientras que los acuerdos globales de transporte aéreo prevalecen sobre los acuerdos bilaterales celebrados por los distintos Estados miembros con terceros países. En la mayoría de los casos, dichos acuerdos permiten gravar el combustible suministrado en el territorio de los Estados miembros para su uso en una aeronave que realice vuelos dentro de la UE.

En lo tocante al transporte acuático, el Convenio revisado para la navegación sobre el Rin (Acto de Mannheim de 17 de octubre 1868) regula el transporte por el Rin. Además, el Acuerdo relativo al régimen aduanero y fiscal del gasóleo consumido para el aprovisionamiento de buques en la navegación por el Rin¹⁶, celebrado en Estrasburgo el 16 de mayo de 1952 («Acuerdo de Estrasburgo»), prevé la exención del gasóleo utilizado en el Rin y sus afluentes y otras vías navegables. Dado que el combustible utilizado en el transporte acuático debería recibir el mismo tratamiento fiscal en toda la UE, los Estados miembros que son partes en el Acuerdo de Estrasburgo han de adoptar las medidas necesarias para suprimir efectivamente cualesquiera incompatibilidades. De conformidad con el artículo 351, apartado 2, del TFUE, en la medida en que el tratado celebrado por un Estado miembro de la UE con un tercer país sea incompatible con el Derecho de la UE, el Estado miembro de que se trate ha de recurrir a todos los medios apropiados para eliminar las incompatibilidades que se hayan observado.

Los tipos mínimos aplicables a los combustibles para calefacción son demasiado bajos como para contribuir al funcionamiento sin fisuras del mercado interior, pues apenas representan una ínfima parte del precio de estos productos. Además, el recurso a exenciones y reducciones opcionales concedidas a hogares y usuarios profesionales por igual acrecienta aún más las divergencias, de modo que los tipos impositivos efectivos de algunos Estados miembros son sensiblemente inferiores a los de otros.

En el caso de la electricidad y el gas natural, se aplican unos tipos impositivos muy divergentes, además de existir un amplio abanico de exenciones y reducciones fiscales, lo que contribuye a una mayor fragmentación del mercado interior.

16. Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane, conclu à Strasbourg le 16 mai 1952.

Puesto que los niveles de imposición en virtud de la DFE no reflejan ninguna lógica específica (por ejemplo, no se toman en consideración el contenido energético ni las externalidades), los Estados miembros pueden establecer los tipos nacionales como deseen, sin necesidad de seguir ninguna indicación o ratio entre productos. En consecuencia, la DFE en vigor puede acabar enviando unas señales de precios inadecuadas a los usuarios que los desincentiven a la hora de optar por fuentes de energías más ecológicas y eficientes, y no hay garantías de que las fuentes de energía se traten coherentemente a nivel nacional.

La DFE no supuso ninguna carga o coste normativos considerables para el cumplimiento de sus disposiciones por parte de los Estados miembros o los operadores económicos. Gran parte de los costes y cargas se deriva de legislación horizontal o de medidas nacionales de ejecución no prescritas por la Directiva y que varían enormemente en función del Estado miembro o del sector de actividad económica.

En cuanto a las dificultades para aplicar la DFE, las causas se encuentran en la complejidad, la falta de claridad, la formulación ambigua y la interpretación de algunas de sus disposiciones, lo que, a su vez, ha generado incertidumbre, por ejemplo, en torno a las condiciones de elegibilidad para otorgar un tratamiento fiscal preferente. Esa incertidumbre, especialmente cuando da lugar a litigios, puede acarrear un coste para las autoridades tributarias y los operadores económicos en forma de costes de oportunidad o costas judiciales.

Consultas con las partes interesadas

La presente propuesta se ha formulado teniendo en cuenta un amplio abanico de aportaciones externas. En primer lugar, se consultó a las partes interesadas a través del mecanismo de retorno de información de la evaluación inicial de impacto y una consulta pública específica.

La consulta pública se organizó entre el 22 de julio de 2020 y el 14 de octubre de 2020. En total, se recibieron quinientas sesenta y tres respuestas de veinticinco Estados miembros y cinco terceros países, además de ciento veintinueve documentos de síntesis. La inmensa mayoría de los participantes se mostró de acuerdo con los objetivos generales de la UE de lucha contra el cambio climático y la contaminación y con que esos objetivos se aplicasen a la revisión de la DFE. En cuanto a las prioridades a la hora de revisar la DFE, la mayoría de los encuestados coincidía en que, en la revisión, deberían tenerse en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero a efectos de la determinación de los tipos impositivos (expresados según el contenido energético, en lugar del volumen), y en que deberían introducirse incentivos para las fuentes de energía alternativas, como el hidrógeno limpio y los biocarburantes sostenibles. En general, los participantes no estaban de acuerdo con la imposición de los sectores que presentan riesgos de fuga de carbono. La consulta pública puso de manifiesto que había un cierto apoyo a favor de la igualación de los impuestos aplicables a los distintos medios de transporte, de manera que puedan competir en igualdad de condiciones, y a favor del desarrollo de medios de transporte de bajas emisiones de carbono y más eficientes desde el punto de vista energético. En cuanto a las medidas sociales complementarias, la mayoría de los participantes apoyaba el desplazamiento de impuestos del ámbito del trabajo y las cargas sociales, así como programas de bienestar social dirigidos a los hogares en situación de pobreza.

Además de la consulta pública, se han organizado consultas directas con los Estados miembros, incluidas peticiones de información con vistas al cómputo de los tipos impositivos efectivos, así como con otras partes interesadas.

Evaluación de impacto

A fin de determinar el mejor modo de abordar los distintos objetivos políticos, se examinaron varios enfoques y se compararon con la hipótesis de referencia.

La hipótesis de referencia representa el marco legislativo vigente en materia de clima y energía hasta 2030, a saber, los objetivos climáticos y energéticos anterior-

mente acordados consistentes en la reducción de las emisiones de GEI en un 40% de aquí a 2030, así como los principales instrumentos políticos para alcanzar esos objetivos. Esta opción se basa en el supuesto de que no se modifique la DFE.

La opción 1 permitiría indexar los tipos mínimos y ampliar parcialmente la base imponible, pero sin alterar en esencia su estructura. Se suprimirían las actuales exenciones fiscales para los sectores de la aviación y marítimo dentro de la UE, que pasarían a estar incluidos en el ámbito de aplicación con un tipo mínimo cero.

La opción 2 introduciría un sistema de tipos simplificados. Los tipos mínimos se indexarían y se basarían en el contenido energético, y se aplicaría un período transitorio (diez años en la opción 2a y un período más breve, hasta 2030, en la opción 2b). Esta opción, centrada en el contenido energético, prevería un nivel de imposición más elevado (principalmente en el caso de los combustibles para calefacción) y la ampliación de la base imponible a la navegación dentro de la UE. Los sectores de la aviación y marítimo pasarían a estar incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva, con unos tipos mínimos que se incrementarían linealmente a lo largo de un período transitorio de diez años. La opción 2c introduciría un nuevo componente, que vendría a sumarse a las características de la opción 2a, para determinar los tipos impositivos tomando en consideración las emisiones de contaminantes atmosféricos de los productos.

La opción 3 añadiría un componente relativo al contenido de carbono para los sectores que actualmente no están cubiertos por el RCDE, a fin de garantizar que esos sectores estén sometidos a la tarificación del carbono. Al igual que en la opción 2, se preverían dos períodos transitorios (uno de diez años y otro más breve hasta 2030). En esta opción también se contemplaría la introducción de un componente relativo a la contaminación.

Resultados principales

Cuando, en septiembre de 2020, la Comisión propuso el nuevo objetivo para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos el 55% con respecto a los niveles de 1990, también describió las acciones en los distintos sectores de la economía que servirían para complementar los esfuerzos nacionales por lograr ese objetivo más ambicioso. Por otra parte, se han realizado evaluaciones de impacto como base para las revisiones previstas de los instrumentos legislativos clave en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55».

Así pues, en la presente evaluación de impacto se han analizado las diversas opciones a través de las cuales la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía podría contribuir de manera eficaz y eficiente, como parte del paquete más amplio de medidas «Objetivo 55», a la consecución del nuevo objetivo fijado, cumpliendo al mismo tiempo el objetivo del mercado interior y evitando la erosión de los ingresos.

La comparación entre las opciones y el análisis de cada una de ellas indican que tanto la opción 2 como la opción 3 permitirían cumplir los objetivos de forma adecuada.

Ambas opciones contribuirían a los objetivos climáticos y energéticos, así como a los demás objetivos políticos.

En cuanto al período transitorio, ambos períodos (diez años o siete años) tendrían la misma repercusión de aquí a 2035 en cada una de las opciones. No obstante, considerando la dimensión social, las opciones que prevén un período transitorio de diez años (opciones 2a y 3a) ofrecerían los mejores resultados frente a aquellas que contemplan un período más breve.

Si se considera el componente de contaminación atmosférica, los efectos positivos en la reducción de las emisiones irían asociados a un efecto social negativo, debido al aumento sustancial del precio del carbón y de la biomasa.

Habida cuenta de la necesidad de introducir el comercio de derechos de emisión para las emisiones de carbono del transporte por carretera y de los edificios, como

se prevé en la propuesta de revisión del RCDE UE en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55», la opción 2a se considera la mejor, pues evita cualquier posible solapamiento entre los dos mecanismos.

Una ampliación correctamente calibrada del RCDE al sector marítimo y la introducción del comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios, en combinación con la opción 2 por lo que respecta a la DFE, ayudarían a alcanzar el ambicioso objetivo climático de la UE de reducir las emisiones en un 55% de aquí a 2030, permitiendo simultáneamente alcanzar los demás objetivos de la revisión de la DFE.

La evaluación de impacto ha puesto de relieve igualmente que la revisión de la DFE no impondría una carga indebida a la economía. Los objetivos expuestos pueden lograrse con unos costes económicos muy limitados, y la revisión podría aportar beneficios económicos, en particular si los Estados miembros utilizan los ingresos adicionales procedentes de la imposición del consumo de energía general para compensar los costes sociales no deseados.

De acuerdo con la evaluación de impacto, el incremento de los impuestos aplicables a los combustibles fósiles podría tener mayores repercusiones para los hogares con bajos ingresos, en particular por lo que se refiere a la calefacción. En tales casos, la posible regresividad de los impuestos energéticos podría compensarse reutilizando los mencionados ingresos con objeto de favorecer la transición ecológica a través de la financiación de inversiones en bienes y aparatos de bajas emisiones de carbono y eficientes desde el punto de vista energético o a través de transferencias a tanto alzado. Por ejemplo, el análisis muestra que, si los ingresos fiscales suplementarios procedentes de la imposición de la energía se transfiriesen de nuevo a los hogares como cantidades a tanto alzado, los cambios propuestos se volverían progresivos, dado que esas cantidades transferidas determinarían un mayor aumento de la renta disponible de los hogares más pobres.

En la hipótesis de referencia, los ingresos de los Estados miembros se reducirían en casi un 32% entre 2020 y 2035 debido a la evolución prevista del sistema energético, caracterizado por una menor dependencia de los combustibles gracias al ahorro de energía y por el abandono de los combustibles fósiles. La opción preferida atenuaría en gran medida esa tendencia a través del aumento de los ingresos.

Adecuación regulatoria y simplificación

Respecto de los costes del funcionamiento de la Directiva, la aplicación específica de la DFE depende de muy diversos factores. Han de tenerse en cuenta aspectos como otras políticas específicas nacionales o de la UE que se apliquen en el mismo ámbito, las prioridades y la estructura industrial de cada país, las condiciones económicas y comerciales predominantes, o los modelos de negocio de sectores o empresas específicos.

En la evaluación (ya publicada) de la DFE en vigor¹⁷ se señalaba que el gran margen de flexibilidad previsto en la Directiva para la aplicación de exenciones, reducciones y devoluciones por parte de los Estados miembros hacía complicado calcular los tipos efectivos en la UE de manera armonizada. En particular, en el momento de la evaluación, no existía ninguna recopilación oficial de datos que recogiese los tipos impositivos efectivos. Por tanto, era difícil identificar y cuantificar algunos de los efectos de la Directiva.

No obstante, en la actual evaluación de impacto, se han determinado algunos costes económicos en la sección pertinente sobre los efectos de las distintas opciones políticas.

Habrán ciertos costes normativos (principalmente gestión de autorizaciones, declaraciones y actualización de los sistemas informáticos) para los distribuidores de productos energéticos que pasen a estar incluidos en el ámbito de aplicación de la

17. Véase el informe de la Comisión relativo a la evaluación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, SWD(2019) 329 final, de 11.9.2019.

DFE, pero también para las administraciones, dado que esos productos estarán sujetos a algunas disposiciones del régimen general de los impuestos especiales¹⁸; sin embargo, los costes deberían ser limitados en el caso de los distribuidores de hidrógeno y biomasa sólida, ya que ambos productos estarán sujetos a las mismas simplificaciones relativas al control de la circulación que el gas natural y el carbón, respectivamente. El fin de las exenciones de impuestos especiales para determinados combustibles o sectores de actividad (por ejemplo, los sectores de la aviación y marítimo) no altera los costes normativos vinculados al régimen general, pues los combustibles exentos ya estaban sujetos a controles de tenencia y circulación.

La recaudación de un impuesto sobre el combustible en el sector de la aviación no debería ser problemática desde el punto de vista administrativo. Los Estados miembros ya tienen experiencia en la recaudación de impuestos sobre el combustible en otros medios de transporte (principalmente el transporte por carretera). Cabe esperar que la recaudación de un impuesto sobre el combustible para la aviación se lleve a cabo de manera similar, esto es, los proveedores de combustible recaudarían el impuesto en el momento de suministrar el queroseno en los aeropuertos y transferirían la recaudación a las autoridades tributarias pertinentes.

En términos de eficiencia, los costes que conlleva la recaudación de los actuales impuestos sobre el carburante pueden servir de referencia para estimar cuánto costaría recaudar un impuesto sobre el combustible para la aviación. En un estudio de 2012¹⁹ se observaba que los costes administrativos para las autoridades públicas representaban entre el 0,65 y el 0,85% de los ingresos del impuesto sobre el combustible. Se prevé que la recaudación de un impuesto sobre el combustible de queroseno sea en cierto modo más sencilla, puesto que su suministro se concentra en los aeropuertos, y solo hay unos pocos en cada Estado miembro. Habida cuenta de ello, se considera que la cifra inferior del 0,65% de los ingresos es representativa de los costes administrativos de la recaudación de un impuesto sobre el combustible.

La Comisión también ha encargado un estudio externo sobre la imposición en el sector de la aviación a efectos de la evaluación de impacto, entre otros fines.

Derechos fundamentales

La medida no tiene incidencia sobre los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene incidencia alguna en el presupuesto de la Unión.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Como mínimo una vez al año, se realiza un seguimiento de la imposición sobre el consumo de energía a través de la recopilación de información de los Estados miembros con motivo de las reuniones del Grupo de Expertos sobre Impuestos Indirectos (ITEG). Además, la DG TAXUD, en colaboración con los Estados miembros, actualiza dos veces al año la base de datos sobre los tipos impositivos aplicables a la energía (base de datos «Impuestos en Europa»).

Por otra parte, la DFE prevé que se realice un estudio periódico, sobre la base de un informe y, cuando sea pertinente, una propuesta de la Comisión, con objeto de modificar las distintas disposiciones de la Directiva y los niveles mínimos de imposición. En el estudio han de tenerse en cuenta el buen funcionamiento del mercado interior y los objetivos generales del Tratado. Una vez que se revise la DFE, el estudio deberá centrarse, en particular, en lo siguiente:

18. Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE.

19. CE Delft et al. (2012): «An inventory of measures for internalising external costs in transport», Bruselas, Comisión Europea.

- a) cómo los Estados miembros han introducido el nuevo marco de imposición de los productos energéticos y de la electricidad en sus sistemas nacionales;
- b) en qué medida les ha ayudado a integrar mejor las consideraciones ambientales y de eficiencia energética; y
- c) cuáles son las repercusiones económicas tomando en consideración la forma en que los Estados miembros hayan usado los posibles ingresos adicionales.

Documentos explicativos (para las directivas)

No se considera necesario elaborar documentos explicativos sobre la transposición de las disposiciones de la presente propuesta.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La Comisión propone, con efecto a partir del 1 enero de 2023, lo siguiente:

1) Imposición de la energía basada en el contenido energético de los productos energéticos y de la electricidad y en su desempeño ambiental

A fin de dar cabida a los diversos objetivos mencionados (eficiencia energética, reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, generación de ingresos, etc.) y garantizar, en la medida de lo posible, que todos ellos puedan perseguirse de manera coherente, es preciso que la imposición se vincule al contenido energético de los productos energéticos y de la electricidad, combinado con su desempeño ambiental derivado del marco global de la UE.

La imposición basada en el contenido energético ofrece una mejor referencia para comparar los distintos productos energéticos y la electricidad, además de eliminar la posibilidad actual de que determinados productos, como los biocarburantes, reciban un tratamiento fiscal desfavorable.

El concepto de «desempeño ambiental» y la correspondiente clasificación de los tipos impositivos aplicables toman en consideración las características específicas de los distintos productos y su tratamiento con arreglo a la DFE en vigor y en los Estados miembros, así como la evolución prevista de la combinación energética de la UE, y están en consonancia con el resto de propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» (en particular las propuestas de revisión del RCDE UE y de la DER II) y con el objetivo de contaminación cero a través de la aplicación del principio de «quien contamina paga», todo ello con el fin de asegurar la coherencia y la contribución a los objetivos comunes. Por consiguiente, la imposición de la energía se basaría en el poder calorífico neto de los productos energéticos y de la electricidad que se establece en el anexo IV de la Directiva 2012/27/UE²⁰. En el caso de los productos derivados de la biomasa, los valores de referencia serán los establecidos en el anexo III de la Directiva (UE) 2018/2001²¹ (véase el artículo 1, apartado 2, párrafo primero).

Cuando en las Directivas mencionadas no figure el poder calorífico neto de un producto dado, se habrá de recurrir a la información pertinente de que se disponga sobre el poder calorífico neto de ese producto (véase el artículo 1, apartado 2, párrafo segundo).

Los niveles mínimos de imposición se establecen de acuerdo con el citado desempeño ambiental (esto es, los biocarburantes sostenibles se gravarían con un tipo inferior) y se expresan en €/GJ (véanse los artículos 7, 8, 9 y 10, y el anexo I).

2) Lista de productos energéticos y definiciones aplicables

El ámbito de imposición debería incluir, en la lista de productos energéticos, fuentes de energía competidoras, que, en consecuencia, habrían de recibir un trata-

20. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

21. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (versión refundida) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

miento fiscal unificado y normalizado, también por lo que respecta a la aplicación de las disposiciones sobre control y circulación (véanse el artículo 2, apartado 1, y el artículo 21, apartado 1).

Las definiciones adicionales extraídas de otros instrumentos legislativos de la UE [a saber, la mencionada Directiva (UE) 2018/2001] o especificadas en la propuesta posibilitarán el tratamiento fiscal diferenciado (véanse las definiciones del artículo 2, puntos 4 y 5).

En el caso de los productos que consistan en la mezcla de uno o más productos, la imposición de cada componente ha de determinarse en consecuencia, sobre la base de los tipos aplicables y con independencia del código NC en el que se clasifique el producto integral (véase el artículo 2, apartado 6).

Por último, se hace referencia a la versión actualmente aplicable de la nomenclatura combinada (NC)²². Con miras a garantizar que la referencia a los códigos NC se actualice cuando sea necesario, ha de delegarse en la Comisión la facultad para adoptar actos delegados e introducir las actualizaciones pertinentes (véanse el artículo 2, apartado 8, y el artículo 29).

3) Disposiciones relativas a la exclusión del ámbito de aplicación del marco jurídico

La imposición de la energía abarca los productos energéticos usados como carburante o como combustible para calefacción y la electricidad. Así pues, únicamente deben excluirse del ámbito de aplicación de la DFE los usos de los productos energéticos distintos del uso como carburante o como combustible para calefacción, así como los dobles usos, y la imposición fiscal de la producción de calor. La electricidad que se use de manera similar debe tratarse en pie de igualdad (véase el artículo 3).

4) Clasificación de los tipos impositivos e indexación de los niveles mínimos

A fin de garantizar el tratamiento coherente de las fuentes energéticas también en los niveles de imposición fijados a escala nacional –por encima de los niveles mínimos de la propuesta–, los Estados miembros han de reproducir la relación entre los niveles mínimos de imposición determinados en la propuesta para las distintas fuentes de energía y los distintos usos. A ese respecto, es preciso que la electricidad se encuentre siempre entre las fuentes de energía menos gravadas con vistas a fomentar su uso, sobre todo en el sector del transporte, y que se la clasifique junto con los demás carburantes y combustibles para calefacción (véase el artículo 5, apartado 1).

Como principio general, la clasificación de los productos energéticos y de la electricidad debe considerarse igualmente aplicable, *mutatis mutandis*, cuando la Directiva prevea diferenciaciones (véanse los artículos 13, 14, 15, 16, 17 y 18).

Además, ha de preservarse el valor real de los niveles mínimos de imposición. Los tipos mínimos deben ajustarse anualmente a fin de tener en cuenta la evolución de su valor real y mantener así el nivel actual de armonización de tipos. Para atenuar la volatilidad derivada de los precios de la energía y los alimentos, el ajuste debe hacerse sobre la base de la variación del índice de precios de consumo armonizado a escala de la Unión, con exclusión de los alimentos no transformados y la energía, publicado por Eurostat. La Comisión habrá de publicar los niveles mínimos de imposición resultantes en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (véase el artículo 5, apartado 2).

5) Distintos niveles mínimos de imposición para los carburantes, los combustibles para calefacción y la electricidad

Es preciso establecer distintos niveles mínimos de imposición para los carburantes usados en el transporte, los carburantes usados con fines específicos (como

22. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1577 de la Comisión, de 21 de septiembre de 2020, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 361 de 30.10.2020, p. 1).

en el sector primario), los combustibles para calefacción y la electricidad. Cuando sea de aplicación un período transitorio, el incremento de los niveles mínimos de imposición, excepto en el caso de los combustibles de bajas emisiones de carbono, ha de establecerse en una décima parte al año hasta el final del período transitorio, teniendo igualmente en cuenta la necesidad de indexar esos niveles mínimos de imposición (véanse los artículos 7, 8, 9 y 10, y el anexo I).

De conformidad con los objetivos de la propuesta, no debe hacerse distinción alguna entre el uso comercial y no comercial del gasóleo como carburante, ni entre el uso profesional y no profesional de los combustibles para calefacción y la electricidad.

A fin de simplificar la estructura de los niveles mínimos de imposición en la medida de lo posible, los aplicables a determinados usos de los carburantes (véase el cuadro B del anexo I) están armonizados con los aplicables a los combustibles para calefacción (véase el cuadro C del anexo I).

6) Productos energéticos y electricidad usados para la producción de electricidad

Por razones de política medioambiental, se permite a los Estados miembros someter a imposición, al margen de la DFE, los productos energéticos y la electricidad usados para producir electricidad, sin necesidad de respetar los niveles mínimos de imposición previstos en la propuesta. Los Estados miembros que deseen introducir tal imposición deben, al menos, reproducir la clasificación establecida entre los niveles mínimos de la propuesta, a fin de enviar las señales medioambientales correctas (véase el artículo 13).

7) Productos energéticos y electricidad usados por aeronaves y buques

Sin perjuicio de los acuerdos internacionales en materia de aviación, los productos energéticos y la electricidad suministrados para la navegación aérea dentro de la UE²³ (a excepción de los vuelos reservados al transporte de mercancías) y para la navegación acuática dentro de la UE, incluida la pesca²⁴, deben estar sometidos a imposición (véanse los artículos 14 y 15).

Se aplicaría un nivel distinto de imposición al uso de productos energéticos y electricidad para la aviación que no sea de negocios y los vuelos que no sean de recreo dentro de la UE. Los productos energéticos y la electricidad utilizados para la aviación de negocios y los vuelos de recreo dentro de la UE²⁵ deben estar sometidos a los niveles normales de imposición que los Estados miembros apliquen a los carburantes y a la electricidad.

A fin de garantizar la aplicación sin trabas de las disposiciones relativas a la aviación que no sea de negocios y los vuelos que no sean de recreo dentro de la UE, se dispondría de un período transitorio de diez años para alcanzar los niveles mínimos de imposición aplicables al uso de carburantes, mientras que los combustibles alternativos sostenibles (incluidos el biogás y los biocarburantes sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, el biogás y los biocarburantes sostenibles avanzados, y los combustibles renovables de origen no biológico) y la electricidad estarían gravados con un tipo mínimo cero durante diez años.

Los productos energéticos y la electricidad utilizados para la navegación aérea reservada al transporte de mercancías dentro de la UE han de estar exentos, pero debe existir la posibilidad de que los Estados miembros graven esos combustibles

23. Por «navegación aérea dentro de la UE» se entiende todo vuelo entre dos aeropuertos situados en la UE, incluidos los vuelos nacionales.

24. Por «navegación acuática dentro de la UE» se entiende la navegación entre dos puertos situados en la UE, incluida la navegación nacional.

25. Por «aviación de negocios» se entiende la explotación o el uso de aeronaves por parte de empresas para el transporte de pasajeros o mercancías en interés del desempeño de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos.

Por «vuelos de recreo» se entiende el uso de una aeronave con fines privados o de recreo no asociados a un uso comercial o profesional.

en el caso de los vuelos nacionales reservados al transporte de mercancías o en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales celebrados con otros Estados miembros.

En lo tocante a la navegación aérea fuera de la UE, sin perjuicio de las obligaciones internacionales, los Estados miembros podrán eximirla de imposición o aplicarle los mismos niveles de imposición que a la navegación aérea dentro de la UE, en función del tipo de vuelo.

Por lo que respecta a la navegación acuática, teniendo en cuenta el riesgo de que se reposte combustible fuera de la UE, se aplicaría un nivel distinto de imposición al uso de productos energéticos y electricidad para la navegación de servicio regular marítima y por vías navegables interiores, la pesca y el transporte de mercancías dentro de la UE (entre puertos situados en la UE). Los productos energéticos y la electricidad utilizados para el resto de actividades de navegación acuática dentro de la UE (entre otros, la navegación de embarcaciones privadas de recreo) han de estar sometidos a los niveles normales de imposición que los Estados miembros apliquen a los carburantes y a la electricidad.

Respecto de los usos para la navegación de servicio regular por mar y vías navegables interiores, la pesca y el transporte de mercancías dentro de la UE, los niveles mínimos de imposición han de ser los aplicables al uso de carburantes con fines específicos (por tanto, inferiores a los aplicables al uso general de carburantes). A fin de incentivar su uso, los combustibles alternativos sostenibles (como el biogás y los biocarburantes sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, el biogás y los biocarburantes sostenibles avanzados, y los combustibles renovables de origen no biológico) y la electricidad se gravarían con un tipo mínimo cero durante diez años.

En el caso de la navegación acuática fuera de la UE, los Estados miembros podrán eximirla de imposición o aplicarle los mismos niveles de imposición antes mencionados, en función del tipo de actividad.

Por último, en algunos puertos, existe una alternativa más limpia a la producción de electricidad a bordo de los buques consistente en el uso de la electricidad en puerto (esto es, conexión a la red eléctrica terrestre). A fin de incentivar su desarrollo y su uso, podrá eximirse de imposición la electricidad en puerto suministrada a los buques que se encuentren atracados.

El mismo tratamiento fiscal debería aplicarse a la electricidad suministrada a las aeronaves estacionadas.

8) Posibilidad de exenciones fiscales para determinados productos o para la electricidad de determinadas fuentes

La posibilidad de aplicar exenciones o reducciones del nivel de imposición estaría justificada por razones específicas, en particular la eficiencia energética y los objetivos de protección medioambiental, en determinados casos como los siguientes: la electricidad procedente de fuentes renovables; la electricidad producida a partir de la generación combinada de calor y electricidad, siempre que los generadores combinados sean respetuosos con el medio ambiente según la definición de la UE; los combustibles renovables de origen no biológico; los biocarburantes, los biolíquidos y el biogás sostenibles avanzados, y los productos sostenibles avanzados de los códigos NC 4401 y 4402 (véase el artículo 16).

9) Posibilidad de reducciones fiscales para determinados usos

Pueden resultar necesarias reducciones específicas, no inferiores a los niveles mínimos establecidos en la propuesta, por distintos motivos, como en interés de la eficiencia energética o teniendo en cuenta consideraciones de índole social (véase el artículo 17).

Entre otras reducciones, sería aplicable una reducción no inferior a los mínimos establecidos para los productos energéticos usados como combustible para calefacción y la electricidad cuando se trate del consumo de hogares. En tal caso, los nive-

les mínims de imposició deberían partir de cero e ir incrementándose a lo largo de un período transitorio de diez años a razón de una décima parte al año de los tipos mínimos finales [véase el artículo 17, letra c)].

Los productos energéticos y la electricidad usados por los hogares reconocidos como vulnerables de conformidad con una definición armonizada a escala de la UE podrían estar exentos durante un período máximo de diez años desde la entrada en vigor de la Directiva [véase el artículo 17, letra c)].

Respecto de determinados sectores (labores agrarias, hortícolas o de acuicultura y silvicultura), serían aplicables reducciones del nivel de imposición no inferiores a los mínimos establecidos para los productos energéticos usados como combustible para calefacción y la electricidad [véase el artículo 17, letra d)].

10) Empresas de elevado consumo de energía y otras entidades empresariales

Podría ser necesario aplicar reducciones específicas del nivel impositivo no inferiores a los mínimos establecidos para incentivar la consecución de objetivos de protección medioambiental y de mejoras de la eficiencia energética en el sector productivo de la UE (véase el artículo 18).

Esas reducciones estarían vinculadas, bien a una definición estricta, bien a esfuerzos verificables conducentes a tales metas.

11) Lista de productos energéticos sometidos a disposiciones de control y circulación

En interés de la seguridad jurídica y para atajar el riesgo de fraude, es preciso que ciertos productos energéticos (por ejemplo, los aceites lubricantes) estén sometidos a disposiciones de control y circulación (véase el artículo 21).

12) Exigibilidad de impuestos sobre determinados productos energéticos

Teniendo presentes las analogías en términos de propiedades físicas, ha de armonizarse el hecho imponible del hidrógeno con el del gas natural, en cuyo caso el impuesto es exigible en el momento del suministro por parte del distribuidor o el redistribuidor (véase el artículo 22, apartado 4, párrafo primero).

En cuanto a la electricidad, en vista de la evolución actual y futura de las tecnologías de almacenamiento, es preciso que las instalaciones de almacenamiento de electricidad y los transformadores de electricidad puedan considerarse redistribuidores cuando suministren electricidad, a fin de evitar el riesgo de doble imposición (véase el artículo 22, apartado 4, párrafo segundo).

Además, debido a las similitudes en términos de propiedades físicas y a la diversidad de situaciones que se dan en los Estados miembros, los productos de los códigos NC 2703 (turba), 4401 (leña; madera en plaquitas o partículas; aserrín, desperdicios y desechos, de madera) y 4402 (carbón vegetal) deben someterse a imposición y convertirse en impositivos en el momento de la entrega, al igual que ocurre con el carbón, el coque y el lignito, y de conformidad con los procedimientos establecidos por cada Estado miembro (véase el artículo 22, apartado 4, párrafo quinto).

13) Definición de depósitos normales

A fin de asegurar la libre circulación y, al mismo tiempo, respetar los requisitos de seguridad aplicables a los vehículos de motor comerciales y los contenedores especiales, la definición de los depósitos normales de estos vehículos ha de reflejar el hecho de que no solo los fabricantes de los vehículos se ocupan de fijar los depósitos de combustible (véase el artículo 25).

14) Obligación de los Estados miembros de informar

Para disponer de información precisa sobre el funcionamiento de la Directiva, se requiere que los Estados miembros informen a la Comisión de los niveles de imposición que apliquen, así como de los correspondientes volúmenes de productos energéticos y electricidad sometidos a imposición (véase el artículo 26).

15) Informe de la Comisión al Consejo

Cada cinco años, y por primera vez transcurridos cinco años desde la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión debe presentar al Consejo un informe sobre la aplicación de la Directiva y, en su caso, una propuesta de modificación.

En su informe, la Comisión ha de examinar, entre otros aspectos, los niveles mínimos de imposición, las repercusiones de la innovación y de los avances tecnológicos, en particular por lo que respecta a la eficiencia energética, el uso de la electricidad en el transporte y la justificación de las exenciones, reducciones y diferenciaciones establecidas en la propuesta. En el informe habrán de tenerse en cuenta el buen funcionamiento del mercado interior, consideraciones de índole medioambiental y social, el valor real de los niveles mínimos de imposición y los objetivos generales pertinentes de los Tratados (véase el artículo 31).

16) Anexo I y cuadros de tipos mínimos

El anexo I contiene los cuadros con los niveles mínimos de imposición, expresados en EUR/GJ, que son de aplicación general a los carburantes destinados a los usos del artículo 7 y el artículo 8, apartado 2, a los combustibles para calefacción y a la electricidad (véanse los cuadros A, B, C y D).

Estos niveles mínimos son igualmente aplicables cuando se mencionen en otras disposiciones pertinentes de la Directiva.

↓ 2003/96/CE (adaptado)
2021/0213 (CNS)

Propuesta de Directiva del Consejo por la que se reestructura el régimen comunitario ~~de~~ de la Unión ~~de~~ de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (refundición) (texto pertinente a efectos del EEE)

El Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~ ~~de~~ de Funcionamiento de la Unión Europea ~~de~~, y en particular su artículo ~~93~~ ~~de~~ 113 y su artículo 192, apartado 2, párrafo primero, letra a) ~~de~~,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

↓ *nuevo*

(1) La Directiva 2003/96/CE del Consejo²⁶ ha sido modificada en varias ocasiones y de forma sustancial²⁷. Con motivo de nuevas modificaciones y en interés de la claridad, conviene proceder a la refundición de dicha Directiva.

(2) La Directiva 2003/96/CE se aprobó con el fin de asegurar el buen funcionamiento del mercado interior en lo que respecta a la fiscalidad de los productos energéticos y de la electricidad. Asimismo, la Directiva 2003/96/CE contenía requisitos de protección medioambiental, en particular a la luz del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

↓ 2003/96/CE considerando 1 (adaptado)

~~El ámbito de aplicación de la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos²⁸ y de la Directiva 92/82/CEE del Consejo, de 19 de octubre de~~

26. Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

27. Véase el anexo II, parte A.

28. DO L 316 de 31.10.1992, p. 12. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/74/CE (DO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

~~1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos²⁹, se limita a los hidrocarburos.~~

↓ 2003/96/CE considerando 2 (adaptado)

~~La falta de disposiciones comunitarias que sometan a una imposición mínima la electricidad y los productos energéticos distintos de los hidrocarburos puede ser perjudicial para el buen funcionamiento del mercado interior.~~

↓ nuevo

(3) Es necesario garantizar la existencia de normas claras en materia de imposición de los productos energéticos y la electricidad que sigan contribuyendo al buen funcionamiento del mercado interior, al mismo tiempo que se abordan los desafíos relacionados con el clima y el medioambiente señalados en la Comunicación de la Comisión titulada «El Pacto Verde Europeo»³⁰. La fiscalidad de la energía puede contribuir tanto a la ambición de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030 con respecto a los valores de 1990 como al objetivo de contaminación cero a través de la aplicación del principio de «quien contamina paga», velando por que el régimen impositivo de los carburantes, los combustibles para calefacción y la electricidad refleje mejor el impacto ambiental y las consecuencias para la salud de estas fuentes de energía. El Consejo, en sus Conclusiones acerca del marco sobre la imposición de los productos energéticos de la UE, ha refrendado la contribución de la fiscalidad de la energía a los mencionados objetivos³¹.

↓ 2003/96/CE considerando 3 (adaptado)

~~El funcionamiento adecuado del mercado interior y la consecución de los objetivos de otras políticas comunitarias requieren que la Comunidad establezca unos niveles mínimos de imposición para la mayoría de los productos de la energía, incluidos la electricidad, el gas natural y el carbón.~~

↓ nuevo

(4) La fiscalidad medioambiental puede ser un instrumento eficaz en términos de costes para que los Estados miembros logren los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. En interés del buen funcionamiento del mercado interior, se requieren normas comunes al respecto.

(5) No obstante, los Estados miembros deben tener la posibilidad de utilizar la imposición de la energía aplicada a los carburantes, los combustibles para calefacción y la electricidad para diversos fines no relacionados necesaria ni específica o exclusivamente con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

↓ 2003/96/CE considerando 4 (adaptado)

~~(6) Unas diferencias importantes en~~ ☒ La existencia de grandes diferencias entre ☒ los niveles nacionales de imposición a ☒ de ☒ la energía aplicados por los Estados miembros podría ir en detrimento del funcionamiento adecuado del mercado interior.

↓ 2003/96/CE considerando 5 (adaptado)

~~(7) El establecimiento de unos niveles mínimos adecuados comunitarios de imposición~~ ☒ a escala de la Unión ☒ puede hacer que se reduzcan las diferencias actuales en ☒ entre ☒ los niveles nacionales de imposición.

↓ 2003/96/CE considerando 6 (adaptado)

~~De conformidad con el artículo 6 del Tratado, las exigencias en materia de protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y aplicación de las demás políticas de la Comunidad.~~

29. ~~DO L 316 de 31.10.1992, p. 19. Directiva modificada por la Directiva 94/74/CE.~~

30. *COM(2019) 640 final de 11 de diciembre de 2019.*

31. *14861/19 de 5 de diciembre de 2019.*

↓ 2003/96/CE considerando 7 (adaptado)

(8) Como parte en la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ ha ratificado el ~~Protocolo de Kioto~~ ☒ Acuerdo de París ☒. La imposición de los productos energéticos y, cuando proceda, de la electricidad constituye uno de los instrumentos de que se dispone para alcanzar los objetivos del ~~Protocolo de Kioto~~ ☒ Acuerdo de París ☒.

↓ nuevo

(9) Es preciso establecer normas para basar la imposición de la energía en el contenido energético de los productos energéticos y la electricidad, combinado con su desempeño ambiental. A tales efectos, debe hacerse referencia a las definiciones contenidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³², a la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo³³, y al Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴. Por otra parte, ha de actualizarse la lista de productos energéticos para incluir determinados productos energéticos y garantizar así el tratamiento unificado y normalizado de los combustibles en cuestión.

↓ 2003/96/CE considerando 8 (adaptado)

~~El Consejo debe examinar periódicamente las exenciones, las reducciones y los niveles mínimos de imposición, teniendo en cuenta el funcionamiento adecuado del mercado interior, el verdadero valor de los niveles mínimos de imposición, la competitividad de las empresas de la Comunidad en el contexto internacional y los objetivos generales del Tratado.~~

↓ nuevo

(10) Por razones de neutralidad fiscal, deben aplicarse los mismos niveles mínimos de imposición, respecto de cada componente de la imposición de la energía, a todos los productos energéticos que tengan un uso determinado. En consecuencia, cuando estén establecidos, de esta manera, niveles mínimos iguales de imposición, los Estados miembros, también por razones de neutralidad fiscal, deben garantizar que, en el ámbito nacional, se apliquen niveles iguales de imposición a todos los productos afectados.

↓ 2003/96/CE considerando 9 (adaptado)

~~Conviene dejar a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para definir y aplicar políticas adaptadas a sus circunstancias nacionales.~~

↓ nuevo

(11) A fin de garantizar que la estructura de los tipos impositivos esté adaptada a los aspectos medioambientales, los Estados miembros han de reproducir asimismo en todo momento la clasificación de niveles mínimos de imposición establecida en el anexo para los distintos productos de acuerdo con cada uso determinado. Los niveles mínimos de imposición de la energía deben ajustarse automáticamente cada año en función de la evolución de su valor real, a fin de mantener el nivel actual de armonización de tipos y, por ende, atenuar la volatilidad derivada de los precios de la energía y los alimentos. Este ajuste debe hacerse sobre la base de la variación del índice de precios de consumo armonizado a escala de la Unión, con exclusión de los alimentos no transformados y la energía, publicado por Eurostat.

32. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

33. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (versión refundida) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

34. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

(12) *Con miras a la aplicación sin trabas de determinadas disposiciones relativas a ciertos productos y usos, se requiere un período transitorio de aplicación.*

↓ 2003/96/CE considerando 10 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(13) ⇒ *El principio general debe ser que los Estados miembros apliquen a los productos energéticos y a la electricidad unos niveles de imposición no inferiores a los niveles mínimos fijados en la Directiva.* ~~⇐ Los Estados miembros desean introducir o mantener diferentes clases de impuestos sobre los productos energéticos y la electricidad.~~ Con este fin, conviene permitir a los Estados miembros ajustarse a los niveles mínimos ~~comunitarios~~ de imposición ~~de~~ de la Unión ~~de~~ mediante la acumulación de todos los impuestos indirectos recaudados que hayan decidido aplicar (a excepción del IVA).

↓ 2003/96/CE considerando 11 (adaptado)

(14) Los procedimientos fiscales utilizados en relación con el cumplimiento de este marco ~~de~~ de la Unión para la ~~comunitario~~ de imposición de los productos energéticos y la electricidad son una cuestión que debe decidir cada Estado miembro. A este respecto, ~~de~~ los Estados miembros ~~de~~ podrían decidir no aumentar la carga fiscal global, si considerasen que la aplicación de este principio de neutralidad fiscal podría contribuir a la reestructuración y modernización de sus sistemas fiscales, fomentando aquellos comportamientos que lleven a una mayor protección del medio ambiente y a una mayor utilización de mano de obra.

↓ 2003/96/CE considerando 12 (adaptado)

(15) Los precios de la energía son elementos fundamentales de las políticas ~~comunitarias de la energía, de los transportes y del medio ambiente~~ ~~de~~ de la Unión en materia de energía, transporte y medioambiente ~~de~~.

↓ 2003/96/CE considerando 13

~~La imposición determina parcialmente el precio de los productos energéticos y de la electricidad.~~

↓ 2003/96/CE considerando 14

~~Los niveles mínimos de imposición deben reflejar la posición competitiva de los diferentes productos energéticos y de la electricidad. A este respecto, sería aconsejable basar, en la mayor medida posible, el cálculo de dichos niveles mínimos en el contenido energético de los productos. No obstante, dicho método no debe aplicarse a los carburantes de automoción.~~

↓ 2003/96/CE considerando 15

~~Debe existir la posibilidad de diferenciar para un mismo producto el nivel nacional de imposición en determinadas circunstancias o condiciones estables, respetando los niveles mínimos comunitarios de imposición y las normas del mercado interior y de competencia.~~

↓ 2003/96/CE considerando 16 (adaptado)

(16) Como la producción de calor es objeto de un comercio ~~intra~~comunitario muy limitado ~~de~~ dentro de la Unión ~~de~~, su imposición debe mantenerse al margen de este marco ~~comunitario~~ ~~de~~ de la Unión ~~de~~.

↓ 2003/96/CE considerando 17 (adaptado)

(17) Es necesario establecer niveles mínimos ~~comunitarios~~ de imposición ~~de~~ a escala de la Unión ~~de~~ diferentes, según cual sea la utilización de los productos energéticos y de la electricidad.

↓ 2003/96/CE considerando 18 (adaptado)

↓ nuevo

(18) Los productos energéticos utilizados como carburantes para ciertos fines ~~industriales y comerciales~~ y aquellos utilizados como combustibles ☒ para calefacción ☒ son gravados generalmente a niveles inferiores a los aplicables a los productos energéticos utilizados como ~~carburantes~~ ☒ propulsantes ☒. ⇒ *La electricidad debería encontrarse siempre entre las fuentes de energía menos gravadas con objeto de fomentar su uso, especialmente en el sector del transporte. En ese sentido, es preciso que los Estados miembros procuren aplicar el mismo nivel de imposición a la electricidad utilizada para la carga de vehículos eléctricos que a la utilizada con fines de calefacción durante el tiempo necesario tras la entrada en vigor de la presente Directiva.* ⇐

↓ 2003/96/CE considerando 19

~~La imposición del gasóleo de automoción utilizado por los transportistas, en particular los que desempeñan actividades intracomunitarias requiere una posibilidad de trato específico, que incluya medidas que permitan la introducción de un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial, con objeto de limitar las distorsiones de la competencia a que podrían enfrentarse los operadores.~~

↓ nuevo

(19) En interés de los objetivos de la Directiva, no debe establecerse distinción alguna entre el uso comercial y no comercial del gasóleo ni entre el uso profesional y no profesional de los combustibles para calefacción y la electricidad.

↓ 2003/96/CE considerando 20

~~Es preciso que los Estados miembros puedan diferenciar entre gasóleos de automoción comerciales y no comerciales. Los Estados miembros podrán servirse de esta posibilidad para reducir las diferencias entre la imposición de gasóleo no comercial utilizado como carburante de automoción y el de la gasolina.~~

↓ 2003/96/CE considerando 21

~~La utilización de los productos energéticos y la electricidad con fines profesional puede ser tratada de modo diferente, a efectos fiscales, de su utilización con fines no profesionales.~~

↓ 2003/96/CE considerando 22 (adaptado)

(20) Los productos energéticos deben estar sometidos fundamentalmente a un marco comunitario ☒ de la Unión ☒ cuando se usen como combustible para calefacción o carburante ~~de automoción~~. En esta medida, está en la naturaleza y en la lógica del sistema fiscal excluir del ámbito de aplicación el doble uso y el uso de productos energéticos con fines distintos a los de carburante o combustible, ~~así como los procesos mineralógicos~~. El uso similar de la electricidad debe tratarse en pie de igualdad.

↓ 2003/96/CE considerando 23

~~Las obligaciones internacionales actuales y el mantenimiento de la posición competitiva de las empresas comunitarias aconsejan mantener las exenciones para los productos energéticos suministrados por navegación aérea y la navegación marítima, salvo con fines de recreo privado; no obstante, los Estados miembros deben poder limitar dichas exenciones.~~

↓ nuevo

(21) La Unión y los Estados miembros han celebrado acuerdos multilaterales sobre servicios aéreos y transporte aéreo o acuerdos bilaterales con terceros países. En estos acuerdos figuran disposiciones relativas a la imposición del combustible para la aviación. Tradicionalmente, el combustible para la aviación ha esta-

do sometido a un régimen impositivo privilegiado. En interés de los objetivos de la Directiva, y sin perjuicio de los mencionados acuerdos internacionales, deben gravarse los productos energéticos y la electricidad que se suministren para la navegación aérea dentro de la UE, a excepción de los vuelos reservados al transporte de mercancías. Dicha excepción para el combustible utilizado en los vuelos reservados al transporte de mercancías es necesaria debido a la falta de alternativas más eficientes.

(22) A fin de garantizar la aplicación sin trabas de la presente Directiva, se dispondría de un período transitorio de diez años para alcanzar los niveles mínimos de imposición aplicables a los carburantes utilizados para los vuelos que no sean de negocios ni de recreo dentro de la UE, mientras que los combustibles alternativos sostenibles y la electricidad estarían sometidos a un tipo mínimo cero durante diez años. Los productos energéticos y la electricidad utilizados para la aviación de negocios y los vuelos de recreo dentro de la UE deben estar sometidos a los niveles normales de imposición que los Estados miembros apliquen a los carburantes y a la electricidad.

(23) El combustible utilizado para la navegación acuática, incluida la pesca, ha de estar sometido a imposición, y los Estados miembros que sean partes en acuerdos internacionales que prevean la exención de este tipo de combustible deben poner fin a las incompatibilidades a más tardar en la fecha de aplicación de la presente Directiva. Es necesario permitir que se aplique un nivel diferente de imposición al uso de productos energéticos y de electricidad para la navegación acuática de servicio regular, la pesca y el transporte de mercancías dentro de la UE, así como para las correspondientes actividades de los buques atracados. Habida cuenta de la especificidad de estos usos, conviene que los niveles mínimos de imposición sean inferiores a los aplicables al uso general de los carburantes. A fin de incentivar el uso de los combustibles alternativos sostenibles y de la electricidad, ambos deben estar exentos de impuestos durante diez años. Los productos energéticos y la electricidad utilizados en el resto de actividades de navegación acuática dentro de la UE han de estar sometidos a los niveles normales de imposición que los Estados miembros apliquen a los carburantes y a la electricidad.

(24) En el caso de la navegación aérea fuera de la UE, sin perjuicio de las obligaciones internacionales, y en el caso de la navegación acuática fuera de la UE, incluida la pesca, los Estados miembros podrán aplicar exenciones o los mismos niveles de imposición que dentro de la UE, en función del tipo de actividad.

↓ 2003/96/CE considerando 24 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(25) Debe permitirse a los Estados miembros que apliquen otras exenciones o niveles reducidos de imposición, siempre que ello no afecte ⇒ a los objetivos medioambientales o ⇐ al buen funcionamiento del mercado interior y no ☒ ni ☒ implique distorsiones de la competencia.

↓ 2003/96/CE considerando 25 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(26) En particular, la generación combinada ⇒ de alta eficiencia ⇐ de calor y electricidad y, a fin de promover la utilización de fuentes de energía alternativas, las energías renovables podrían tener derecho a un ~~trato~~ ☒ tratamiento ☒ preferente.

↓ 2003/96/CE considerando 26

~~*Procede establecer un marco comunitario que permita a los Estados miembros eximir de o reducir los impuestos especiales para los biocarburantes que favorezca un mejor funcionamiento del mercado interior y ofrezca una seguridad jurídica adecuada a los Estados miembros y a los agentes económicos. Conviene limitar las distorsiones de la competencia y mantener un efecto de incentivo para*~~

~~los productores y distribuidores de biocarburantes mediante una reducción de los costes de producción, en particular a través de las adaptaciones, por parte de los Estados miembros, que tengan en cuenta los cambios de los precios de las materias primas.~~

↓ 2003/96/CE considerando 27 (adaptado)

~~La presente Directiva no afecta a la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Directiva 92/12/CEE del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales³⁵ y de la Directiva 92/83/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras de los impuestos especiales sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas³⁶, cuando el producto destinado al uso, puesto a la venta o utilizado como carburante de automoción o como aditivo de un carburante de automoción sea el alcohol etílico definido en la Directiva 92/83/CEE.~~

↓ 2003/96/CE considerando 28

~~Pueden revelarse necesarias determinadas exenciones o reducciones del nivel de imposición, en particular debido a la falta de una mayor armonización a escala comunitaria, debido a los riesgos de pérdida de competitividad internacional o por motivos sociales o medioambientales.~~

⇓ nuevo

(27) Podrían revelarse necesarias reducciones específicas del nivel de imposición para incentivar la consecución de objetivos de protección medioambiental y mejoras de la eficiencia energética en el sector productivo de la Unión.

(28) Asimismo, podrían requerirse reducciones específicas del nivel de imposición para afrontar las repercusiones sociales de los impuestos sobre la energía. Es posible que sea preciso introducir una exención temporal de la imposición a fin de proteger a los hogares vulnerables.

↓ 2003/96/CE considerando 29

~~Merecen atención las empresas que celebren acuerdos para mejorar considerablemente la protección del medio ambiente y la eficiencia energética; entre ellas, las empresas de elevado consumo energético merecen un trato específico.~~

↓ 2003/96/CE considerando 30

~~Pueden ser necesarios períodos y disposiciones transitorias con objeto de que los Estados miembros puedan adaptarse paulatinamente a los nuevos niveles impositivos, limitando así los posibles efectos colaterales negativos.~~

↓ 2003/96/CE considerando 31 (adaptado)

⇒ nuevo

(29) ⇒ Habida cuenta de los efectos financieros, económicos y medioambientales en cada Estado miembro, como el requerimiento de electrificar el sector del transporte, ⇐ Es necesario disponer un procedimiento que autorice a los Estados miembros, durante un período determinado, a introducir otras exenciones o niveles impositivos ☒ de imposición ☒ reducidos. ⇒ Por razones de protección del medio ambiente y la salud humana, en particular con vistas a la reducción de la contaminación atmosférica, debe disponerse un procedimiento que autorice a los Estados miembros, durante un período determinado, a introducir tipos específicos más elevados. Tal autorización, previa solicitud motivada de los Estados miembros y a propuesta de la Comisión, ha de adoptarse mediante una Decisión de Ejecución del Consejo, de conformidad con el artículo 291 del TFUE. ⇐ Debe acometerse la revisión periódica de dichas ~~exenciones o reducciones~~ ⇒ medidas ⇐.

35. DO L 76 de 23.3.1992, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/47/CE (DO L 193 de 29.7.2000, p. 73).

36. DO L 316 de 31.10.1992, p. 21.

↓ *nuevo*

(30) La lista de los productos energéticos sujetos a las disposiciones de control y circulación de la Directiva 2008/118/CE del Consejo³⁷ ha de incluir una selección de productos energéticos, con objeto de garantizar el tratamiento unificado y normalizado de tales productos y tomar en consideración los riesgos de fraude fiscal, elusión fiscal o abuso en materia tributaria.

(31) A fin de asegurar la libre circulación, respetando al mismo tiempo los requisitos de seguridad aplicables a los vehículos comerciales y los contenedores especiales, es necesario especificar, en la definición de depósito normal de estos vehículos, que la fijación del depósito de combustible a los vehículos comerciales no corresponde exclusivamente al fabricante.

↓ 2003/96/CE considerando 32 (adaptado)

(32) Los Estados miembros deben adoptar las disposiciones oportunas para que se notifiquen a la Comisión determinadas medidas nacionales. Dicha notificación no exime a los Estados miembros de la obligación, establecida en el apartado 3 del artículo 88 ~~☒~~ 108 ~~☒~~ del Tratado ~~☒~~ TFUE ~~☒~~, de notificar determinadas medidas nacionales. La presente Directiva ~~se entenderá ☒~~ debe entenderse ~~☒~~ sin perjuicio de los resultados de cualquier procedimiento futuro respecto de ayudas estatales que pueda adoptarse de conformidad con los artículos 87 ~~☒~~ 107 ~~☒~~ y 88 ~~☒~~ 108 ~~☒~~ del Tratado ~~☒~~ TFUE ~~☒~~.

↓ 2003/96/CE considerando 33

(33) El ámbito de aplicación de la ~~Directiva 92/12/CEE~~ Directiva 2008/118/CE debe ampliarse, cuando proceda, a los productos e impuestos indirectos cubiertos por la presente Directiva.

↓ *nuevo*

(34) Con el fin de asegurar la uniformidad de las condiciones para la aplicación de la presente Directiva, han de conferirse a la Comisión competencias de ejecución para determinar si procede aplicar las disposiciones de control y circulación de la Directiva 2008/118/CE a los productos que den lugar a fraude, elusión o abuso. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸.

↓ 2003/96/CE considerando 34 (adaptado)

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión³⁹.~~

↓ *nuevo*

(35) Debe hacerse referencia a la versión actualmente aplicable de la nomenclatura combinada. A fin de garantizar la actualización oportuna de las referencias a los códigos de la nomenclatura combinada (NC) contenidas en la presente Directiva, así como la adaptación de los tipos impositivos mínimos a la evolución de los precios, ha de delegarse en la Comisión la facultad para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la actualización de las referencia a los códigos NC y de los tipos impositivos mínimos con arreglo a la variación anual del índice de precios de consumo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con

37. Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

38. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

39. ~~DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación. En particular, a fin de garantizar la participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Consejo recibe toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(36) Cada cinco años, y por primera vez transcurridos cinco años desde la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión tiene que informar al Consejo sobre su aplicación, examinando, en particular, los niveles mínimos de imposición, las repercusiones de la innovación y los avances tecnológicos –especialmente por lo que respecta a la eficiencia energética–, el uso de la electricidad en el transporte, y la justificación de las exenciones, reducciones y diferenciaciones establecidas en la Directiva. En el informe han de tenerse en cuenta el buen funcionamiento del mercado interior, consideraciones de índole medioambiental y social, el valor real de los niveles mínimos de imposición y los objetivos generales pertinentes de los Tratados.

(37) La obligación de transponer la presente Directiva al Derecho interno debe limitarse a las disposiciones constitutivas de una modificación de fondo con respecto a la Directiva anterior. La obligación de transponer las disposiciones no modificadas se deriva de la Directiva anterior.

(38) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno y las fechas de aplicación de las Directivas que se indican en el anexo II, parte B.

↓ 2003/96/CE

Ha adoptado la presente directiva:

Artículo 1

1. Los Estados miembros someterán a impuestos los productos energéticos y la electricidad de conformidad con la presente Directiva.

↓ *nuevo*

2. A efectos de la presente Directiva, la imposición se calculará en EUR/gigajulio sobre la base del poder calorífico neto de los productos energéticos y de la electricidad establecido en el anexo IV de la Directiva 2012/27/UE, convertido a gigajulios. En el caso de los productos derivados de la biomasa, se tomarán los valores de referencia del anexo III de la Directiva (UE) 2018/2001, convertidos a gigajulios.

Cuando la Directiva 2012/27/UE o la Directiva (UE) 2018/2001, según corresponda, no especifiquen el poder calorífico neto de un producto dado, los Estados miembros se remitirán a la información pertinente de que dispongan sobre el poder calorífico neto del producto en cuestión.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ *nuevo*

Artículo 2

1. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por «productos energéticos» los productos especificados a continuación:

a) los productos de los códigos NC 1507 a 1518, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante ~~de automoción~~;

b) los productos de los códigos NC ⇒ 2207, 2208 90 91 y 2208 90 99, *cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante y estén exentos del impuesto especial armonizado sobre el alcohol y las bebidas alco-*

hólicas de conformidad con el artículo 27, apartado 1, letras a) o b), de la Directiva 92/83/CE⁴⁰ ⇨ 2701, 2702 y 2704 a 2715;

c) los productos de los códigos ⇨ 2701 a 2715 ⇨ ~~2901 y 2902~~;

d) los productos del código NC ⇨ 2804 10 ⇨ ~~2905 11 00 que no sean de origen sintético~~, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante de automoción;

⇩ *nuevo*

e) los productos del código NC 2814, cuando se destinen al consumo como carburante;

⇩ 2003/96/CE (adaptado)

⇨ *nuevo*

ef) los productos del código ☒ de los códigos ☒ NC ~~3403~~ ⇨ 2901 y 2902 ⇨;

fg) los productos del código NC ~~3811~~ ⇨ 2905 11 00, que no sean de origen sintético, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante ⇨;

gh) los productos del código ☒ de los códigos ☒ NC ~~3817~~ ⇨ 2909 19 10 y 2909 19 90, estos últimos cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante ⇨;

hi) los productos del códigos NC ⇨ 3403; ⇨ ~~38249986, 38249992 (excepto las preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 38249993, 38249996 (excepto preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 38260010 y 38260090, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante de automoción.~~

⇩ *nuevo*

j) los productos del código NC 3811;

k) los productos del código NC 3814, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante;

l) los productos del código NC 3817;

m) los productos del código NC 3823 19, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante;

n) los productos de los códigos NC 3824 99 86, 3824 99 92 (excepto las preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 3824 99 93, 3824 99 96 (excepto las preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 3826 00 10 y 3826 00 90, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante;

o) los productos de los códigos NC 4401 y 4402, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción en instalaciones con una potencia térmica nominal total igual o superior a 5 MW.

⇩ 2003/96/CE (adaptado)

⇨ *nuevo*

2. La presente Directiva se aplicará también a:
la electricidad incluida en el código NC 2716.

3. Cuando estén destinados a ser utilizados, ☒ sean ☒ puestos a la venta o ☒ sean efectivamente ☒ utilizados como carburante de automoción o ☒ como ☒ combustible para calefacción, los productos energéticos para los que la presente Di-

40. Directiva 92/83/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras de los impuestos especiales sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas (DO L 316 de 31.10.1992, p. 21)

rectiva no especifique ningún nivel $\Rightarrow$ *mínimo* $\Leftarrow$ de imposición se gravarán, en función de su utilización, con el mismo tipo impositivo aplicable al combustible para calefacción o al carburante de locomoción equivalente.

~~Además de los productos gravables enumerados en el apartado 1, cualquier producto destinado a ser utilizado, puesto a la venta o utilizado como carburante de automoción o como aditivo o expansor en los carburantes de automoción, se gravará con el mismo tipo impositivo aplicable al carburante de automoción equivalente.~~

~~Además de los productos gravables enumerados en el apartado 1, cualquier otro hidrocarburo, con excepción de la turba, destinado a ser utilizado, puesto a la venta o utilizado para calefacción, se gravará con el mismo tipo impositivo aplicable al producto energético equivalente.~~

↓ nuevo

Los productos que no sean productos energéticos y estén destinados a ser utilizados, sean puestos a la venta o sean efectivamente utilizados como carburante se gravarán con el tipo impositivo aplicable al carburante equivalente.

Los aditivos y expansores para carburantes, distintos del agua, se gravarán con el tipo impositivo aplicable al carburante equivalente.

Los hidrocarburos distintos de los enumerados en el apartado 1 y destinados a ser utilizados, puestos a la venta o efectivamente utilizados con fines de calefacción se gravarán con el tipo impositivo aplicable al producto energético equivalente.

↓ 2003/96/CE

~~4. La presente Directiva no se aplicará a:~~

~~a) la imposición fiscal de la producción de calor y la imposición de los productos de los códigos NC 4401 y 4402,~~

~~b) los siguientes usos de los productos energéticos y de la electricidad:~~

~~— productos energéticos utilizados para fines que no sean el de carburante de automoción ni el de combustible para calefacción,~~

~~— productos energéticos de doble uso.~~

~~Un producto energético se considera de doble uso cuando se utiliza tanto como combustible para calefacción como para fines distintos del de carburante de automoción y combustible para calefacción. El uso de los productos energéticos con fines de reducción química y en los procesos electrolíticos y metalúrgicos deben considerarse como de doble uso,~~

~~— la electricidad utilizada principalmente a efectos de reducción química y procesos electrolíticos y metalúrgicos,~~

~~— la electricidad cuando represente más del 50 % del coste de un producto. El coste de un producto se define como la suma de las compras totales de bienes y servicios más los costes de mano de obra más el consumo del capital fijo, a escala de la empresa, tal y como se define en el artículo 11. El coste se calcula por unidad en promedio. El «coste de la electricidad» se define como el valor de compra real de la electricidad o el coste de producción de electricidad si se genera en la empresa,~~

~~— procesos mineralógicos.~~

~~Los «procesos mineralógicos» son los procesos clasificados en la nomenclatura NACE con el código DI 26, «industrias de otros productos minerales no metálicos» en el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo, de 9 de octubre de 1990, relativo a la nomenclatura estadística de actividades económicas de la Comunidad Europea⁴¹.~~

~~No obstante, las disposiciones del artículo 20 se aplicarán a estos productos energéticos.~~

41. DO L 293 de 24.10.1990, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n.º 29/2002 de la Comisión (DO L 6 de 10.1.2003, p. 3).

~~5. Los códigos de la nomenclatura combinada a que se hace referencia en la presente Directiva son los del Reglamento (CE) n.º 2031/2001 de la Comisión, de 6 de agosto de 2001, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común⁴².~~

~~Una vez al año se tomará la decisión de actualizar, de acuerdo con el procedimiento mencionado en el artículo 27, los códigos de la nomenclatura combinada por lo que respecta a los productos contemplados en la presente Directiva. Dicha decisión no deberá tener como consecuencia introducir cambio alguno en los tipos impositivos mínimos aplicados en la presente Directiva, ni añadir o suprimir productos energéticos y electricidad.~~

↓ nuevo

4. Los productos gravables a que se refieren los apartados 1 y 3 que se produzcan a partir de biomasa o se deriven de ella estarán sujetos, bajo control fiscal, a los niveles específicos de imposición establecidos para esos productos de conformidad con la presente Directiva, siempre que se dé alguna de las condiciones siguientes:

a) cumplen los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001, con exclusión de los productos que entrañan un riesgo elevado de cambio indirecto del uso de la tierra a que se refiere el artículo 26, apartado 2, de la misma Directiva;

b) se producen a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001.

A efectos de la presente Directiva, serán de aplicación las definiciones contenidas en el artículo 2 de la Directiva (UE) 2018/2001 por lo que respecta al punto 24 para «biomasa», al punto 28 para «biogás», al punto 32 para «biolíquidos», al punto 33 para «biocarburantes», y al punto 34 para «biocarburantes avanzados».

A efectos de la presente Directiva, por biogás, biolíquidos y productos de los códigos NC 4401 y 4402 «avanzados» se entenderá los obtenidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, de la Directiva (UE) 2018/2001. Los biocarburantes, el biogás y los biolíquidos producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva se considerarán equivalentes a los productos avanzados.

5. Los productos gravables a que se refieren los apartados 1 y 3 y a los que se aplique la definición de «combustibles renovables de origen no biológico» o de «combustibles de bajas emisiones de carbono» podrán estar sujetos, bajo control fiscal, a los niveles específicos de imposición establecidos para esos productos de conformidad con la presente Directiva. A tales efectos:

a) por «combustibles renovables de origen no biológico» se entenderá los combustibles distintos de los biocarburantes, los biolíquidos o el biogás cuyo contenido energético proceda de fuentes renovables distintas de la biomasa;

b) por «combustibles de bajas emisiones de carbono» se entenderá el hidrógeno de bajas emisiones de carbono y los combustibles gaseosos y líquidos sintéticos cuyo contenido energético se obtenga a partir de hidrógeno de bajas emisiones de carbono, así como todo combustible fósil que reúna los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica específica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³ y el anexo I del Reglamento Delegado (UE)

42. ~~DO L 279 de 23.10.2001, p. 1.~~

43. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13)

[...]/[...]44; se incluirán en esta categoría los «combustibles de carbono reciclado» definidos en el artículo 2, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001.

6. Cuando parte de un producto gravable consista en uno o más de los productos mencionados en los apartados anteriores, cada parte se gravará según corresponda de acuerdo con lo establecido en la presente Directiva, independientemente del código NC en el que se clasifique el producto integral.

7. A efectos del apartado 1, letras a), b), d), e), g), h), k), m), n) y o), del presente artículo, y del artículo 21, apartado 1, letras a), b), h), i), l), m) y n), los productos destinados al abastecimiento se considerarán destinados a utilizarse como combustible para calefacción o como carburante cuando el proveedor esté al corriente, o deba razonablemente estar al corriente, de que el receptor los utilizará como tales. Los productos a que se refieren el apartado 1, letra a), del presente artículo y el artículo 21, apartado 1, letra a), no se considerarán destinados a ser utilizados como combustible para calefacción ni como carburante si se suministran a un productor de los productos mencionados en el apartado 1, letra n), del presente artículo y el artículo 21, apartado 1, letra n).

8. Toda referencia a los códigos de la nomenclatura combinada en la presente Directiva se entenderá hecha a los códigos de la nomenclatura combinada dispuestos en el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo⁴⁵, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1577 de la Comisión⁴⁶.

En el caso de que se sustituya el Reglamento a que se refiere el párrafo primero o de que una modificación de la nomenclatura combinada requiera modificar los códigos citados en la presente Directiva, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 29 a fin de actualizar los códigos de la nomenclatura combinada de los productos mencionados en la presente Directiva o a fin de actualizar la referencia prevista en el párrafo primero y adaptarla a la versión aplicable de la nomenclatura combinada.

Dichos actos delegados no conllevarán modificación alguna de los tipos impositivos mínimos establecidos en la presente Directiva, ni la adición o supresión de ningún producto energético ni de la electricidad.

↓ 2003/96/CE

Artículo 3

~~Se entenderá que las referencias de la Directiva 92/12/CEE a «hidrocarburos» e «impuestos especiales», en la medida en que se aplique a hidrocarburos, abarcan todos los productos energéticos, la electricidad y los impuestos indirectos nacionales a que se hace referencia, respectivamente, en el artículo 2 y en el apartado 2 del artículo 4 de la presente Directiva.~~

⇓ nuevo

Artículo 3

1. La presente Directiva no se aplicará a:

a) La imposición fiscal de la producción de calor.

b) Los siguientes usos de los productos energéticos y de la electricidad:

– El uso de productos energéticos con fines distintos del de carburante o combustible para calefacción.

44. Reglamento Delegado (UE) [...] de la Comisión por el que se completa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales, C/2021/2800 final (DO [...], p.[...]).

45. Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

46. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1577 de la Comisión, de 21 de septiembre de 2020, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 361 de 30.10.2020, p. 1).

– *El doble uso de productos energéticos.*

Existe un doble uso cuando el producto energético se utiliza tanto como combustible para calefacción como con fines distintos del de carburante y combustible para calefacción. Se considerará doble uso la utilización de productos energéticos con fines de reducción química y en procedimientos electrolíticos y metalúrgicos, cuando dichos productos se empleen directamente en los procedimientos o para proporcionar un aporte directo de energía a los procedimientos, o bien cuando el consumo de los productos energéticos esté vinculado a los procedimientos.

– *El uso de electricidad principalmente con fines de reducción química y en procedimientos electrolíticos y metalúrgicos, cuando la electricidad se emplee directamente en los procedimientos o para proporcionar un aporte directo de energía a los procedimientos, o bien cuando el consumo de la electricidad esté vinculado a los procedimientos.*

2. El artículo 21 será de aplicación a los productos energéticos utilizados conforme a lo dispuesto en el apartado 1, letra b), del presente artículo.

↓ 2003/96/CE

Artículo 4

1. Los niveles de imposición que los Estados miembros apliquen a los productos energéticos y la electricidad enumerados en el artículo 2 no podrán ser inferiores a los niveles mínimos de imposición prescritos en la presente Directiva.

2. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por «nivel de imposición» la carga total que representa la acumulación de todos los impuestos indirectos (a excepción del IVA) calculada directa o indirectamente sobre la cantidad de productos energéticos o de electricidad en el momento de su puesta a consumo.

~~Artículo 5~~

~~En los siguientes casos, los Estados miembros podrán aplicar tipos impositivos diferenciados, bajo control fiscal, a condición de que cumplan los niveles mínimos de imposición prescritos en la presente Directiva y sean compatibles con el derecho comunitario:~~

~~– cuando los tipos impositivos diferenciados estén directamente vinculados a la calidad del producto,~~

~~– cuando los tipos impositivos diferenciados dependan de los niveles cuantitativos de consumo de electricidad y de productos energéticos utilizados para calefacción,~~

~~– para los siguientes usos: el transporte público local de viajeros (incluido el taxi), la recogida de residuos, las fuerzas armadas y la administración pública, las personas minusválidas y las ambulancias,~~

~~– la utilización entre profesional y no profesional de los productos energéticos y de la electricidad contemplados en los artículos 9 y 10.~~

↓ nuevo

Artículo 5

1. Cuando en el anexo I se establezcan niveles mínimos de imposición iguales respecto a un uso determinado, los Estados miembros fijarán también niveles de imposición iguales para los productos que se destinen a ese uso. Asimismo, los Estados miembros reproducirán en todo momento la clasificación de niveles mínimos de imposición establecida en el anexo I en relación con los distintos productos para cada uso determinado.

A los fines del párrafo primero, cada uno de los usos a los que se asigne un nivel mínimo de imposición, respectivamente, en los cuadros A, B y C del anexo I, se considerará un uso único, salvo que se especifique otra cosa en la presente Directiva.

A los fines de la clasificación a que se refiere el párrafo primero, la electricidad se considerará conjuntamente con los demás carburantes y combustibles para calefacción indicados en los cuadros B y C del anexo I, excepto cuando los Estados miembros apliquen un nivel específico de imposición a la electricidad utilizada para la carga de vehículos eléctricos, en cuyo caso la electricidad se considerará conjuntamente con los carburantes indicados en el cuadro A del anexo I, salvo que se especifique otra cosa en la presente Directiva.

A los fines del párrafo tercero del presente apartado, «vehículo eléctrico» se entenderá en el sentido de la definición recogida en el artículo 2, punto 2, de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁷.

2. A partir del 1 de enero de 2024, los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva se adaptarán anualmente para tener en cuenta la variación del índice armonizado de precios de consumo, con exclusión de la energía y los alimentos no transformados, publicado por Eurostat. Los niveles mínimos se adaptarán automáticamente, aumentando o disminuyendo el importe base en euros en función del cambio porcentual de dicho índice en el año natural anterior.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 29 para modificar los niveles mínimos de imposición como se indica en el párrafo primero.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ *nuevo*

Artículo 6

Los Estados miembros tendrán libertad para introducir exenciones o reducciones en el nivel de imposición prescrito en la presente Directiva:

- a) directamente;
- b) mediante un tipo diferenciado;
- o bien
- c) reembolsando la totalidad o parte del importe del impuesto.

Artículo 7

~~1. A partir del 1 de enero de 2004 y del 1 de enero de 2010~~ ⇒ 2023 ⇐, los niveles mínimos de imposición aplicables a los carburantes de automoción serán los establecidos en el cuadro A del anexo I.

⇓ *nuevo*

Sin perjuicio del artículo 5, apartado 2, cuando sea de aplicación un período transitorio con arreglo al cuadro A del anexo I, los niveles mínimos de imposición se incrementarán a razón de una décima parte al año hasta el 1 de enero de 2033. En el caso de los combustibles de bajas emisiones de carbono, el nivel mínimo de imposición establecido para el primer año del período transitorio será de aplicación hasta el 1 de enero de 2033.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇓ *nuevo*

~~A más tardar el 1 de enero de 2012, el Consejo, por unanimidad, previa consulta con el Parlamento Europeo y basándose en un informe y una propuesta de la Comisión, decidirá los niveles mínimos de imposición aplicables al gasóleo para un período adicional que comenzará el 1 de enero de 2013.~~

~~2. Los Estados miembros podrán establecer una diferencia entre el uso profesional y no profesional del gasóleo utilizado como carburante de automoción siempre que se respeten los niveles comunitarios mínimos y que el tipo aplicable al gasóleo profesional utilizado como carburante de automoción no sea inferior~~

⁴⁷ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

~~al nivel nacional del impuesto vigente a 1 de enero de 2003, sin perjuicio de cualesquiera excepciones a este uso establecidas en la presente Directiva.~~

~~3. Se entenderá por «gasóleo profesional utilizado como carburante de automoción» el gasóleo utilizado como carburante de automoción para los fines siguientes:~~

~~a) el transporte de mercancías, por cuenta ajena o por cuenta propia, realizado por un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado igual o superior a 7,5 toneladas;~~

~~b) el transporte de pasajeros, regular u ocasional, por un vehículo de motor de las categorías M² o M³, según se definen en la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques⁴⁸.~~

~~4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo apartado, los Estados miembros que introduzcan un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial para los usuarios de vehículos de motor o de un conjunto de vehículos acoplados destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera podrán aplicar al gasóleo utilizado por tales vehículos un tipo reducido que sea inferior al nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003, siempre que la carga impositiva total se mantenga, en términos generales, equivalente, se respeten los niveles mínimos comunitarios y el nivel impositivo nacional vigente a 1 de enero de 2003 para el gasóleo utilizado como carburante sea al menos el doble del nivel mínimo de imposición aplicable a 1 de enero de 2004.~~

Artículo 8

1. A partir del 1 de enero de ~~2004~~ ⇒ **2023** ⇐, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, los niveles mínimos de imposición aplicables a los ~~siguientes~~ productos utilizados como carburante ~~de automoción~~ para los fines establecidos en el apartado 2 ~~☒~~ del presente artículo ~~☒~~ se fijarán tal y como se establece en el cuadro B del anexo I.

⇓ **nuevo**

Sin perjuicio del artículo 5, apartado 2, cuando sea de aplicación un período transitorio con arreglo al cuadro B del anexo I, los niveles mínimos de imposición se incrementarán a razón de una décima parte al año hasta el 1 de enero de 2033. En el caso de los combustibles de bajas emisiones de carbono, el nivel mínimo de imposición establecido para el primer año del período transitorio será de aplicación hasta el 1 de enero de 2033.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ **nuevo**

2. El ~~presente artículo~~ ☒ apartado 1 ☒ se aplicará respecto de las siguientes finalidades **industriales y profesionales**:

a) para labores agrarias, hortícolas, ~~piscicultura~~ ☒ y de acuicultura, ☒ y en silvicultura;

b) para motores estacionarios;

c) ~~respecto de~~ ☒ para ☒ plantas y maquinaria utilizadas en construcción, ingeniería civil y obras públicas;

d) para vehículos destinados a ser utilizados fuera de la vía pública o que no han recibido autorización para ser utilizados principalmente en la vía pública.

48. ~~DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.~~

Artículo 9

~~1.~~A partir del 1 de enero de ~~2004~~ ⇒ 2023 ⇐, los niveles mínimos de imposición aplicables a los combustibles para calefacción deberán fijarse tal y como se establece en el ~~☒~~ el ~~☒~~ cuadro C del anexo I.

↓ nuevo

Sin perjuicio del artículo 5, apartado 2, cuando sea de aplicación un período transitorio con arreglo al cuadro C del anexo I, los niveles mínimos de imposición se incrementarán a razón de una décima parte al año hasta el 1 de enero de 2033. En el caso de los combustibles de bajas emisiones de carbono, el nivel mínimo de imposición establecido para el primer año del período transitorio será de aplicación hasta el 1 de enero de 2033.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ nuevo

~~2. Los Estados miembros que a 1 de enero de 2003 estén autorizados a aplicar un canon de control para el gasóleo de calefacción, podrán seguir aplicando a este producto un tipo reducido de 10 euros por 1000 litros. Dicha autorización quedará derogada el 1 de enero de 2007 si el Consejo así lo decide, por unanimidad y basándose en un informe y una propuesta de la Comisión, tras comprobar que el nivel del tipo reducido es demasiado bajo para evitar problemas de distorsiones del comercio entre los Estados miembros.~~

Artículo 10

~~1.~~A partir del 1 de enero de ~~2004~~ ⇒ 2023, ⇐ los niveles mínimos de imposición aplicables a la electricidad se fijarán tal y como se establece en el cuadro ~~☒~~ D ~~☒~~ del anexo I.

~~2. Por encima de los niveles mínimos de imposición a que se refiere el apartado 1 los Estados miembros tendrán opción a determinar la base imponible aplicable siempre que respeten la Directiva 92/12/CEE.~~

Artículo 11

~~1. En la presente Directiva, la «utilización con fines profesionales» se referirá a la utilización por una entidad empresarial, determinada de conformidad con el apartado 2, que lleva a cabo de forma independiente, en cualquier lugar, el suministro de mercancías y servicios, cualesquiera que sean la finalidad o los resultados de dichas actividades económicas.~~

~~Las actividades económicas son todas las de fabricación, comercio o prestación de servicios, incluidas las actividades extractivas y agrícolas y el ejercicio de profesiones liberales o asimiladas.~~

~~Las autoridades nacionales, regionales y locales y los demás organismos de Derecho público no serán considerados entidades empresariales a efectos de las actividades u operaciones que desarrollen en el ejercicio de sus funciones públicas. No obstante, cuando efectúen tales actividades u operaciones, deberán ser considerados empresas a efectos de dichas actividades u operaciones en la medida en que el hecho de no considerarlos empresas lleve a distorsiones graves de la competencia.~~

~~2. A efectos de la presente Directiva, la entidad empresarial no podrá ser considerada como menor que una parte de una empresa o una entidad jurídica que constituya, desde el punto de vista de la organización, una empresa autónoma, es decir, una entidad capaz de funcionar por sus propios medios.~~

~~3. Cuando tenga lugar una utilización mixta, la imposición se aplicará proporcionalmente a cada tipo de utilización, aunque, en los casos en que la utilización con fines profesionales u otros fines sea insignificante, dicha imposición podrá ser considerada como nula.~~

~~4. Los Estados miembros podrán limitar el ámbito de aplicación del nivel reducido de imposición por lo que respecta a la utilización con fines profesionales.~~

~~Artículo 1211~~

1. Los Estados miembros podrán expresar sus niveles nacionales de imposición en unidades distintas de las especificadas en los artículos 7 a 10 siempre que los niveles correspondientes de imposición, previa conversión a estas unidades, no sean inferiores a los niveles mínimos especificados en la presente Directiva.

~~2. Para los productos energéticos contemplados en los artículos 7, 8 y 9 con niveles de imposición basados en el volumen~~ ⇨ Cuando se apliquen unidades basadas en el volumen ⇨, éste se medirá a una temperatura de 15° °C.

~~Artículo 1312~~

1. Para los Estados miembros que no hayan adoptado el euro, el valor del euro en las distintas monedas nacionales que deberá aplicarse a ~~✗~~ al valor de ~~✗~~ los niveles de imposición se fijará una vez al año. Los tipos aplicables serán los publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el primer día ~~laborable~~ ~~✗~~ hábil ~~✗~~ de octubre, y entrarán en vigor a partir del 1 de enero del año natural siguiente.

2. Los Estados miembros podrán mantener los importes de los impuestos vigentes al realizarse el ajuste anual previsto en el apartado 1 si la conversión de estos importes expresados en euros da lugar a un incremento inferior al 5% o a 5 ~~euro-~~ ~~EUR~~ €, el importe que resulte más bajo, en el nivel de imposición expresado en la moneda nacional.

⇩ nuevo

~~Artículo 13~~

~~1. Los Estados miembros eximirán de imposición, bajo control fiscal, los productos energéticos y la electricidad utilizados para producir electricidad, así como la electricidad utilizada para mantener la capacidad de producir electricidad.~~

~~2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán, por razones de política medioambiental, gravar los productos a que se refiere dicho apartado sin obligación de respetar los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva. En tal caso, la imposición de esos productos reproducirá la clasificación de niveles mínimos de imposición establecida en el anexo I y no se tendrá en cuenta a efectos del cumplimiento del nivel mínimo de imposición de la electricidad establecido en el artículo 10.~~

↓ 2003/96/CE

~~Artículo 14~~

~~1. Además de las disposiciones generales sobre los usos exentos de los productos sujetos a impuestos especiales establecidas en la Directiva 92/12/CEE, y sin perjuicio de otras disposiciones comunitarias, los Estados eximirán del impuesto a los productos mencionados a continuación, en las condiciones que ellos establezcan para garantizar la franca y correcta aplicación de dichas exenciones y evitar cualquier fraude, evasión o abuso:-~~

~~a) los productos energéticos y la electricidad utilizados para producir electricidad y la electricidad utilizada para mantener la capacidad de producir electricidad. Sin embargo, por motivos de política medioambiental, los Estados miembros podrán someter estos productos a gravamen sin tener que cumplir los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva. En tal caso, la imposición de estos productos no se tendrá en cuenta a los efectos del cumplimiento del nivel mínimo de imposición de la electricidad establecido en el artículo 10;-~~

~~b) los productos energéticos suministrados para su utilización como carburante en la navegación aérea distinta de la navegación aérea de recreo privada-~~

~~A efectos de la presente Directiva, se entenderá por «navegación aérea de recreo privada» la utilización de una aeronave por su propietario o por la persona física o jurídica que pueda utilizarla en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título, para fines no comerciales y, en particular, para fines distintos del transporte de viajeros o mercancías o de la prestación de servicios a título oneroso, o que no se destinen a necesidades determinadas por las autoridades públicas.~~

~~Los Estados miembros podrán limitar el ámbito de aplicación de dicha exención a los suministros de queroseno de aviación (código NC 27101921);~~

~~e) los productos energéticos suministrados para ser utilizados como carburante en la navegación en aguas comunitarias (incluida la pesca), con exclusión de los utilizados en embarcaciones privadas de recreo y la electricidad producida a bordo de las embarcaciones.~~

~~A efectos de la presente Directiva se entenderá por «embarcaciones privadas de recreo», las embarcaciones utilizadas por su propietario o por la persona física o jurídica que las pueda utilizar en virtud de arrendamiento o por cualquier otro medio, para fines no comerciales y, en particular, para fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías o de la prestación de servicios a título oneroso, o que no se destinen a necesidades determinadas por las autoridades públicas.~~

~~2. Los Estados miembros podrán limitar el ámbito de aplicación de las exenciones previstas en las letras b) y c) del apartado 1 al transporte internacional e intracomunitario. Además, cuando un Estado miembro haya celebrado un acuerdo bilateral con otro Estado miembro, podrá suprimir las exenciones previstas en las letras b) y c) del apartado 1. En tales casos, podrán aplicar un nivel de imposición inferior al nivel mínimo establecido en la presente Directiva.~~

⇓ nuevo

Artículo 14

1. Sin perjuicio de las obligaciones internacionales ni del artículo 5 de la presente Directiva, cuando sea de aplicación en cuanto que uso único a la navegación aérea dentro de la UE de vuelos que no sean de negocios ni de recreo, los Estados miembros aplicarán, bajo control fiscal, unos niveles de imposición no inferiores a los niveles mínimos prescritos en la presente Directiva a los productos energéticos suministrados a las aeronaves para su uso como combustible y a la electricidad utilizada directamente para la carga de aeronaves eléctricas, a efectos de la navegación aérea dentro de la UE de dichos vuelos.

A los fines del párrafo primero, la electricidad se clasificará junto con los carburantes indicados en el cuadro A del anexo I.

Los niveles mínimos de imposición a que se refiere el párrafo primero partirán de cero y, durante un período transitorio de diez años, se irán incrementando anualmente a razón de una décima parte de los tipos mínimos finales establecidos en los cuadros A y D del anexo I. Durante el mencionado período transitorio de diez años, se aplicará un tipo impositivo mínimo cero al biogás y los biocombustibles sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, los combustibles renovables de origen no biológico, el biogás y los biocombustibles sostenibles avanzados, y la electricidad.

A los fines del presente artículo, por «navegación aérea dentro de la UE» se entenderá los vuelos realizados entre dos aeropuertos situados en la Unión, incluidos los vuelos nacionales.

A los fines del presente artículo, por «aviación de negocios» se entenderá la explotación o el uso de aeronaves por parte de empresas o particulares para el transporte de pasajeros o mercancías en interés del ejercicio de sus actividades. Estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan

personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos.

A los fines del presente artículo, por «vuelos de recreo» se entenderá el uso de una aeronave con fines privados o de ocio no asociados a un uso comercial o profesional.

2. Estarán exentos de imposición los productos energéticos suministrados a aeronaves para su uso como combustible y la electricidad utilizada directamente para la carga de aeronaves eléctricas, a efectos de la navegación aérea dentro de la UE de vuelos reservados al transporte de mercancías.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, los Estados miembros podrán aplicar el mismo nivel de imposición establecido en el apartado 1 a los vuelos nacionales reservados al transporte de mercancías referidos en dicho párrafo.

Cuando un Estado miembro haya celebrado un acuerdo con uno o varios Estados miembros, podrá igualmente aplicar el mismo nivel de imposición establecido en el apartado 1 a la navegación aérea dentro de la UE de los vuelos reservados al transporte de mercancías a que se refiere el párrafo primero.

A los fines del presente apartado, por «vuelo reservado al transporte de mercancías» se entenderá el servicio aéreo regular o no regular realizado por una aeronave que transporte cargamento de pago distinto de pasajeros de pago, es decir, con exclusión de los vuelos que transporten a uno o más pasajeros de pago y aquellos que, en los horarios de vuelo publicados, figuren como abiertos al transporte de pasajeros.

3. Sin perjuicio de las obligaciones internacionales, los Estados miembros podrán, en el caso de la navegación aérea fuera de la UE, aplicar exenciones o aplicar los mismos niveles de imposición que a la navegación aérea dentro de la UE en función del tipo de vuelo.

4. Los carburantes utilizados en la fabricación, el desarrollo, el ensayo y el mantenimiento de aeronaves estarán sometidos al nivel de imposición previsto en el apartado 1.

5. Los Estados miembros podrán aplicar, bajo control fiscal, exenciones totales o parciales a la electricidad suministrada a aeronaves estacionadas.

A los fines del párrafo primero, por «electricidad suministrada a aeronaves estacionadas» se entenderá el suministro de electricidad a través de una interfaz fija o móvil a las aeronaves estacionadas en plataforma o fuera de pista.

Artículo 15

1. Sin perjuicio del artículo 5, los Estados miembros aplicarán, en cuanto que uso único, bajo control fiscal, unos niveles de imposición no inferiores a los niveles mínimos establecidos en los cuadros B y D del anexo I a los productos energéticos suministrados a los buques para su uso como combustible y a la electricidad utilizada directamente para la carga de buques eléctricos, a efectos de la navegación acuática de servicio regular, la pesca y el transporte de mercancías dentro de la UE.

A los fines del párrafo primero, la electricidad se clasificará entre los carburantes indicados en el cuadro B del anexo I.

Durante un período transitorio de diez años, se aplicarán tipos mínimos cero al biogás y los biocarburantes sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, los combustibles renovables de origen no biológico, el biogás y los biocarburantes sostenibles avanzados, y la electricidad.

A los fines del presente artículo, por «navegación acuática dentro de la UE» se entenderá la navegación entre dos puertos situados en la Unión, incluida la navegación nacional.

A los fines del presente artículo, por «servicio regular» se entenderá una serie de travesías efectuadas por buques de pasaje de transbordo rodado o naves de pa-

saje de gran velocidad para dar servicio al tráfico entre los mismos dos puertos o varios puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, bien con arreglo a un horario publicado, bien con un grado de regularidad o frecuencia en las travesías que las conviertan en una serie sistemática reconocible.

A los fines del presente artículo, por «transporte de mercancías» se entenderá el servicio regular o no regular realizado por buques que transporten cargamento de pago distinto de pasajeros de pago, es decir, con exclusión de las travesías en que se transporte a uno o más pasajeros de pago y aquellas que, en los horarios publicados, figuren como abiertas al transporte de pasajeros.

2. Los Estados miembros podrán eximir de imposición la navegación acuática fuera de la UE o aplicarle los mismos niveles de imposición que a la navegación acuática dentro de la UE en función del tipo de actividad.

3. Los Estados miembros gravarán con los impuestos establecidos en el apartado primero los carburantes y la electricidad utilizados en la fabricación, el desarrollo, el ensayo y el mantenimiento de buques, así como los carburantes y la electricidad utilizados en las operaciones de dragado en vías navegables y puertos.

4. La electricidad producida a bordo de un buque estará exenta de impuestos.

5. Los Estados miembros podrán aplicar, bajo control fiscal, exenciones totales o parciales a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puertos.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ **nuevo**

Artículo ~~15~~16

~~1.~~ Sin perjuicio de otras disposiciones comunitarias ~~de~~ de la Unión ~~de~~, los Estados miembros podrán aplicar, bajo control fiscal, exenciones ~~totales o parciales~~ o reducciones del nivel de imposición a:

a) los productos gravables utilizados bajo control fiscal en el ámbito de proyectos piloto para el desarrollo tecnológico de productos más respetuosos del medio ambiente o por lo que respecta a los combustibles obtenidos a partir de recursos renovables;

b) la electricidad:

– de origen solar ~~o~~, eólico, ~~generada por el oleaje~~ ~~undimotriz~~ ~~de origen mareomotriz o geotérmico,~~

– de origen hidráulico producida en instalaciones hidroeléctricas,

– generada a partir de biomasa ⇒ **sostenible** ⇐ ~~y~~ de productos elaborados a partir de la biomasa ⇒ **sostenible** ⇐,

– generada por metano emitido por minas de carbón abandonadas,

– generada por pilas de combustible;

↓ **nuevo**

los Estados miembros también podrán devolver al productor, total o parcialmente, el impuesto pagado por el consumidor por la electricidad producida a partir de los productos especificados en el presente apartado;

↓ 2003/96/CE

↓ **nuevo**

~~c) los productos energéticos y la electricidad utilizados para la generación combinada de calor y electricidad;~~

~~c)~~ la electricidad producida por la generación combinada de calor y electricidad, siempre que ⇒ **la cogeneración en** ⇐ los generadores combinados ~~sean respetuosos con el medio ambiente.~~ ⇒ **sea de alta eficiencia, de acuerdo con la definición del artículo 2, punto 34, de la Directiva 2012/27/UE;** ⇐ ~~Los Estados miembros podrán aplicar definiciones nacionales de producción en régimen de cogeneración «res-~~

~~petuosa con el medio ambiente» (o de rendimiento elevado) hasta que el Consejo, basándose en un informe y una propuesta de la Comisión, adopte por unanimidad una definición común;~~

↓ nuevo

d) los combustibles renovables de origen no biológico; los biocarburantes, los biolíquidos y el biogás sostenibles avanzados, y los productos sostenibles avanzados de los códigos NC 4401 y 4402;

e) los productos del código NC 2705 utilizados con fines de calefacción.

↓ 2003/96/CE

~~e) los productos energéticos y la electricidad utilizados para el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, metro, tranvía y trolebús;~~

~~f) los productos energéticos suministrados para ser utilizados como carburantes para la navegación por vías navegables interiores (incluida la pesca) distinta de la navegación de recreo privada y la electricidad producida a bordo de las embarcaciones;~~

~~g) el gas natural en los Estados miembros cuya cuota de gas natural en energía final haya sido inferior al 15 % en el año 2000.~~

~~Las exenciones o reducciones totales o parciales podrán aplicarse durante un período máximo de diez años tras la entrada en vigor de la presente Directiva o hasta que la cuota nacional de gas natural alcance el 25 % del consumo final de energía, dependiendo de lo que se produzca antes. Sin embargo, tan pronto como la cuota nacional de gas natural del consumo de energía final alcance el 20 %, los Estados miembros afectados aplicarán un nivel de imposición estrictamente positivo, que se aumentará una vez al año con el fin de alcanzar al menos el tipo mínimo al final del período mencionado anteriormente.~~

~~El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte podrá aplicar las exenciones o reducciones totales o parciales en relación con el gas natural independientemente de Irlanda del Norte;~~

~~h) la electricidad, el gas natural, el carbón y los combustibles sólidos utilizados para uso doméstico y por organizaciones reconocidas como caritativas por el Estado miembro de que se trate. En el caso de este tipo de organizaciones caritativas, los Estados miembros podrán limitar la exención o reducción al uso para actividades no profesionales. Cuando tenga lugar un uso mixto, la imposición se aplicará proporcionalmente a cada tipo de uso. Si un uso resulta insignificante, podrá ser considerado como nulo;~~

~~i) gas natural y GPL utilizados como carburante;~~

~~j) los carburantes de automoción utilizados en el sector de la fabricación, el desarrollo, la realización de pruebas y el mantenimiento de aeronaves y buques;~~

~~k) los carburantes de automoción utilizados para las operaciones de dragado en vías navegables y puertos;~~

~~l) los productos del código NC 2705 utilizados con fines de calefacción.~~

~~2. Los Estados miembros también podrán devolver al productor total o parcialmente el impuesto pagado por el consumidor sobre la electricidad producida a partir de los productos especificados en la letra b) del apartado 1.~~

~~3. Los Estados miembros podrán aplicar un tipo impositivo cero a los productos energéticos y a la electricidad utilizados en labores agrarias, hortícolas, piscícolas y en silvicultura.~~

~~Antes del 1 de enero de 2008, y basándose en una propuesta de la Comisión, el Consejo estudiará la posibilidad de rechazar la aplicación del tipo impositivo cero.~~

~~Artículo 16~~

~~1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5, los Estados miembros podrán aplicar una exención o un tipo impositivo reducido, bajo control fiscal, a~~

~~los productos impositivos contemplados en el artículo 2 cuando estén constituidos o contengan uno o varios de los productos siguientes:~~

- ~~— los productos incluidos en los códigos NC 1507 a 1518,~~
- ~~— los productos incluidos en los códigos NC 38249955 y 38249980, 38249985, 38249986, 38249992 (excepto las preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 38249993, 38249996 (excepto preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 38260010 y 38260090 para sus componentes obtenidos a partir de biomasa,~~
- ~~— los productos incluidos en los códigos NC 22072000 y 29051100 que no sean de origen sintético,~~
- ~~— los productos obtenidos a partir de biomasa, comprendidos los productos incluidos en los códigos NC 4401 y 4402.~~

~~Los Estados miembros podrán igualmente aplicar un tipo impositivo reducido, bajo control fiscal, a los productos impositivos mencionados en el artículo 2 cuando éstos contengan agua (códigos NC 2201 y 28539010).~~

~~Se entenderá por «biomasa» la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura (incluidas las sustancias de origen vegetal y animal), de la silvicultura y de las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y urbanos.~~

~~2. La exención o reducción del impuesto que resulta de la aplicación del tipo reducido establecido en el apartado 1 no será superior al importe del impuesto que se adeudaría por el volumen de los productos mencionados en el apartado 1 presente en los productos que pueden beneficiarse de dicha reducción.~~

~~Los niveles de imposición que los Estados miembros aplican a los productos constituidos por los productos o que contienen los productos mencionados en el apartado 1 podrán ser inferiores a los niveles mínimos previstos en el artículo 4.~~

~~3. La exención o reducción del impuesto aplicada por los Estados miembros se modulará en función de la evolución de la cotización de las materias primas, para que dichas reducciones no conduzcan a una sobrecompensación de los costes adicionales derivados de la producción de los productos mencionados en el apartado 1.~~

~~4. Hasta el 31 de diciembre de 2003 los Estados miembros podrán eximir o seguir eximiendo los productos constituidos exclusivamente, o casi exclusivamente, por los productos mencionados en el apartado 1.~~

~~5. La exención o reducción prevista para los productos mencionados en el apartado 1 podrá concederse en el marco de un programa plurianual, por medio de una autorización expedida por una autoridad administrativa a un agente económico para más de un año natural. El período de ejercicio de la exención o de la reducción autorizada de esta manera no podrá superar seis años consecutivos. Este período podrá prorrogarse.~~

~~En el marco de un programa plurianual para el que una autoridad administrativa haya expedido una autorización antes del 31 de diciembre de 2012, los Estados miembros podrán aplicar la exención o reducción previstas en el apartado 1 después del 31 de diciembre de 2012, hasta el término del programa plurianual. Este período no podrá prorrogarse.~~

~~6. Cuando el derecho comunitario exija que los Estados miembros cumplan sus obligaciones jurídicamente vinculantes de comercializar en sus mercados un porcentaje mínimo de los productos que cita el apartado 1, las disposiciones de los apartados 1 a 5 dejarán de aplicarse a partir de la fecha en que esas obligaciones se hayan hecho vinculantes para los Estados miembros.~~

~~7. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2004, y, con posterioridad, cada doce meses, la lista de las exenciones o reducciones fiscales aplicadas de acuerdo con el presente artículo.~~

~~8. La Comisión informará al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, sobre los aspectos fiscales, económicos, agrícolas, energéticos, industriales y medioambientales de las reducciones concedidas de acuerdo con el presente artículo.~~

↓ nuevo

Artículo 17

Sin perjuicio del artículo 5, cuando sea de aplicación en cuanto que usos únicos, los Estados miembros podrán aplicar bajo control fiscal:

a) Reducciones del nivel de imposición, no inferiores a los mínimos establecidos en los cuadros C y D del anexo I, en relación con los productos energéticos y la electricidad utilizados para la generación combinada de calor y electricidad, sin perjuicio del artículo 13.

b) Reducciones del nivel de imposición, no inferiores a los mínimos establecidos en los cuadros B y D del anexo I, en relación con los productos energéticos y la electricidad utilizados para el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril, metro, tranvía y trolebús, y por lo que se refiere al transporte público local de pasajeros, la recogida de residuos, las fuerzas armadas y la Administración Pública, las personas con discapacidad y las ambulancias.

A los fines de la letra b), la electricidad se clasificará entre los carburantes indicados en el cuadro B del anexo I.

c) Reducciones del nivel de imposición, no inferiores a los mínimos establecidos en los cuadros C y D del anexo I, en relación con los productos energéticos utilizados como combustible para calefacción y la electricidad cuando se trate del consumo de hogares u organizaciones caritativas reconocidas por el Estado miembro de que se trate. En el caso de dichas organizaciones caritativas, los Estados miembros limitarán la reducción a los usos para actividades no profesionales. Cuando tenga lugar un uso mixto, la imposición se aplicará proporcionalmente a cada tipo de uso. Si un uso resulta insignificante, podrá considerarse nulo.

A los fines de la letra c), los niveles mínimos de imposición establecidos en los cuadros C y D del anexo I partirán de cero y se incrementarán progresivamente a lo largo de un período transitorio de diez años a razón de una décima parte al año de los tipos mínimos finales.

A los fines de la letra c), los productos energéticos y la electricidad utilizados por los hogares vulnerables reconocidos podrán estar exentos de imposición durante un período máximo de diez años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva. A los fines del presente párrafo, por «hogares vulnerables» se entenderá aquellos hogares considerablemente afectados por las repercusiones de la presente Directiva, esto es, los que se encuentren por debajo del umbral de «riesgo de pobreza», establecido en el 60% de la mediana de la renta disponible equivalente a nivel nacional.

d) Reducciones del nivel de imposición, no inferiores a los mínimos establecidos en los cuadros C y D del anexo I, en relación con los productos energéticos utilizados con fines de calefacción y la electricidad cuando el consumo esté vinculado a labores agrarias, hortícolas o de acuicultura, y a la silvicultura.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

↓ nuevo

Artículo ~~17~~18

~~1. Siempre que los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva sean respetados por término medio por cada empresa~~ ⇨ Sin perjuicio

del artículo 5, cuando sea de aplicación en cuanto que uso único ⇨, los Estados miembros podrán aplicar reducciones impositivas ⇨, *no inferiores a los mínimos pertinentes establecidos en los cuadros B, C y D del anexo I*, ⇨ al consumo de los productos energéticos utilizados para calefacción o para los fines contemplados en las letras b) y c) del apartado 2 del artículo 8, así como a y para la electricidad en los casos siguientes:

a) ~~a~~ A favor de empresas de elevado consumo energético.

Se entenderá por «empresa de elevado consumo energético» la entidad empresarial, contemplada en el artículo 19, cuyas compras de productos energéticos y de electricidad representen al menos el 3,0% del valor de la producción o en la que el impuesto energético nacional devengado represente al menos el 0,5% del valor añadido. ~~En el marco de esta definición, los Estados miembros podrán aplicar conceptos más restrictivos, entre otras cosas a las definiciones de los conceptos de valor de venta, proceso y sector.~~

Las «compras de productos energéticos y de electricidad» se definen como el coste real de la energía comprada o generada en una empresa. Únicamente se incluyen la electricidad, el calor y los productos energéticos que se utilizan para calefacción o para los fines contemplados en las letras b) y c) del apartado 2 del artículo 8. Se incluyen todos los impuestos, con la excepción del IVA deducible.

El «valor de producción» se define como el volumen de negocios, incluidas las subvenciones directamente vinculadas al precio del producto, más o menos ~~la variación de cotizaciones de los~~ las variaciones de las existencias de ~~los~~ productos acabados, ~~el trabajo en curso~~ productos semiacabados ~~los~~ y los bienes y servicios comprados para su reventa, menos las compras de bienes y servicios para su reventa.

El «valor añadido» se define como el volumen de negocios total objeto de IVA, incluidas las ventas de exportación, menos las compras totales objeto de IVA, incluidas las importaciones.

↓ 2003/96/CE

⇒ nuevo

~~Los Estados miembros que actualmente aplican regímenes nacionales de imposición de la energía en los que las empresas de elevado consumo energético se definen con arreglo a criterios distintos de los costes de energía en comparación con el valor de producción y el impuesto nacional devengado sobre la energía en comparación con el valor añadido dispondrán de un período transitorio, que no deberá extenderse más allá del 1 de enero de 2007, y con el fin de que puedan ajustarse a la definición establecida en el párrafo primero de la letra a).~~

b) «Cuando se celebren acuerdos con ~~empresas~~ ⇨ las entidades empresariales a que se refiere el artículo 19 ⇨ o con asociaciones de ~~empresas~~ ⇨ esas entidades empresariales ⇨, o se apliquen regímenes de permisos negociables o medidas equivalentes, siempre que conduzcan a alcanzar objetivos de protección medioambiental o a mejorar la eficiencia energética».

↓ nuevo

A los fines del párrafo anterior, por «regímenes de permisos negociables» se entenderá los regímenes de permisos negociables distintos del régimen de la Unión a que se refiere la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁴⁹.

↓ 2003/96/CE

~~2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4, los Estados miembros podrán aplicar un nivel impositivo cero a los productos energéticos y elec-~~

49. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

~~tricidad definidos en el artículo 2 cuando los usen las empresas de elevado consumo energético definidas en el apartado 1 del presente artículo.~~

~~3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4, los Estados miembros podrán aplicar un nivel de imposición reducido al 50 % de los niveles mínimos que fija la presente Directiva a los productos energéticos y a la electricidad definidos en el artículo 2, cuando sean utilizados por las entidades empresariales definidas en el artículo 11 que no sean de elevado consumo tal como se precisa en el apartado 1 del presente artículo.~~

~~4. Las empresas que se beneficien de las posibilidades previstas en los apartados 2 y 3 suscribirán los acuerdos, regímenes de permisos negociables o medidas equivalentes contemplados en la letra b) del apartado 1. Los acuerdos, regímenes de permisos negociables o las medidas equivalentes deberán tener como resultado la consecución de objetivos medioambientales o una mayor eficiencia energética que sean equivalentes, en términos generales, al resultado que se habría obtenido si se hubieran cumplido los tipos mínimos comunitarios.~~

~~Artículo 18~~

~~1. No obstante lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros que se especifican en el anexo II estarán autorizados para seguir aplicando las reducciones de los tipos impositivos o las exenciones previstas en dicho anexo.~~

~~Sin perjuicio de una revisión anticipada del Consejo, sobre la base de una propuesta de la Comisión, dicha autorización expirará el 31 de diciembre de 2006 o en la fecha especificada en el anexo II.~~

~~2. No obstante los plazos establecidos en los apartados 3 a 13 y a condición de que ello no produzca distorsiones importantes de la competencia, se concederá a los Estados miembros que tengan dificultades para aplicar los nuevos niveles mínimos de imposición un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007, con objeto de evitar, en particular, que corra peligro la estabilidad de los precios.~~

~~3. Se concederá al Reino de España un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo reducido especial al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 287 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado para el uso profesional del gasóleo utilizado como carburante, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010. El tipo reducido especial para el uso profesional del gasóleo utilizado como carburante podrá aplicarse también a los taxis hasta el 1 de enero de 2012. En relación con la letra a) del apartado 3 del artículo 7, podrá aplicarse hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas en la definición del uso profesional.~~

~~4. Se concederá a la República de Austria un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo reducido especial al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 287 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado para el uso~~

~~profesional del gasóleo utilizado como carburante, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010.~~

~~5. Se concederá al Reino de Bélgica un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo reducido especial al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 287 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado para el uso profesional del gasóleo utilizado como carburante, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010.~~

~~6. Se concederá al Gran Ducado de Luxemburgo un período transitorio hasta el 1 de enero de 2009 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo reducido especial al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 272 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado al gasóleo profesional utilizado como carburante de automoción, al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010.~~

~~7. La República Portuguesa podrá aplicar niveles de imposición sobre los productos energéticos y la electricidad consumidos en las regiones autónomas de Azores y Madeira inferiores a los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva con el fin de compensar los costes de transporte ocasionados como consecuencia del carácter insular y disperso de dichas regiones.~~

~~Se concederá a la República Portuguesa un período transitorio hasta el 1 de enero de 2009 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo reducido especial al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 272 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado al gasóleo profesional utilizado como carburante de automoción, al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010. El tipo diferenciado para el uso profesional del gasóleo utilizado como carburante podrá aplicarse también a los taxis hasta el 1 de enero de 2012. En relación con la letra a) del apartado 3 del artículo 7, podrá aplicarse hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas en la definición de uso profesional.~~

~~La República Portuguesa podrá aplicar exenciones totales o parciales al nivel de imposición de la electricidad hasta el 1 de enero de 2010.~~

~~8. La República Helénica podrá aplicar niveles de imposición de hasta 22 euros por 1000 litros inferiores a los tipos mínimos establecidos en la presente Directiva al gasóleo utilizado como carburante y a la gasolina consumida en los departamentos de Lesbos, Quío, Samos, el Dodecaneso y las Cíclades y en las siguientes islas del Egeo: Thasos, las Esporadas del Norte, Samotracia y Skyros.~~

~~Se concederá a la República Helénica un período transitorio hasta el 1 de enero de 2010 para permitir que convierta su actual régimen fiscal aplicable a los insumos de la electricidad en un régimen fiscal aplicable a la producción y alcance el nuevo nivel impositivo mínimo aplicable a la gasolina.~~

~~Se concederá a la República Helénica un período transitorio hasta el 1 de enero de 2010 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, y hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros. Hasta el 31 de diciembre de 2009 podrá aplicar, además, un tipo diferenciado al gasóleo para uso profesional utilizado como carburante, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 264 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2003. Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 1 de enero de 2012 podrá aplicar un tipo diferenciado al gasóleo profesional utilizado como carburante de automoción, al gasóleo utilizado como carburante para fines profesionales, siempre que el resultado no sea un nivel de imposición inferior a 302 euros por 1000 litros y que no se reduzcan los niveles nacionales de imposición vigentes a 1 de enero de 2010. El tipo diferenciado para el uso profesional del gasóleo utilizado como carburante podrá aplicarse también a los taxis hasta el 1 de enero de 2012. En relación con la letra a) del apartado 3 del artículo 7, podrá aplicarse hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas en la definición de uso profesional.~~

~~9. Irlanda podrá aplicar exenciones o reducciones totales o parciales en cuanto a la imposición de la electricidad hasta el 1 de enero de 2008.~~

~~10. La República Francesa podrá aplicar exenciones totales o parciales o reducciones para los productos energéticos y la electricidad utilizados por las autoridades nacionales, regionales o locales y los demás organismos de Derecho público, a efectos de las actividades u operaciones que desarrollen en el ejercicio de sus funciones públicas hasta el 1 de enero de 2009.~~

~~Se concederá a la República Francesa un período transitorio hasta el 1 de enero de 2009 para que pueda adaptar su actual régimen fiscal aplicable a la electricidad a las disposiciones establecidas en la presente Directiva. Durante dicho período se tendrá en cuenta el nivel medio global de la imposición actual local para evaluar el cumplimiento de los tipos mínimos establecidos en la presente Directiva.~~

~~11. La República Italiana podrá aplicar hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas en la definición de uso profesional que figura en la letra a) del apartado 3 del artículo 7.~~

~~12. La República Federal de Alemania podrá aplicar hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada de 12 toneladas en la definición de uso profesional que figura en la letra a) del apartado 3 del artículo 7.~~

~~13. El Reino de los Países Bajos podrá aplicar hasta el 1 de enero de 2008 un peso bruto de carga máxima autorizada de 12 toneladas en la definición de uso profesional que figura en la letra a) del apartado 3 del artículo 7.~~

~~14. Durante los períodos de transición establecidos, los Estados miembros reducirán progresivamente la diferencia que les separe de los nuevos niveles mínimos de imposición. Sin embargo, cuando la diferencia entre el nivel nacional y el nivel mínimo no sea superior al 3 % de dicho nivel mínimo, el Estado miembro de que se trate podrá esperar hasta el final del período para adaptar su nivel nacional.~~

↓ nuevo

Artículo 19

1. A los fines del artículo 18, por «entidad empresarial» se entenderá la entidad, determinada de conformidad con el apartado 2, que lleve a cabo de forma independiente, en cualquier lugar, el suministro de bienes y servicios, cualesquiera que sean la finalidad o los resultados de dichas actividades económicas.

Las actividades económicas comprenderán todas las actividades de fabricantes, comerciantes o proveedores de servicios, incluidas las actividades extractivas y agrícolas y las actividades de las profesiones liberales.

Las autoridades nacionales, regionales y locales y los demás organismos de Derecho público no serán considerados entidades empresariales respecto de las actividades u operaciones que lleven a cabo en el ejercicio de sus funciones públicas. No obstante, deberán considerarse entidades empresariales respecto de dichas actividades u operaciones en la medida en que no hacerlo pueda provocar distorsiones graves de la competencia.

2. A los fines del apartado 1, no podrá considerarse entidad empresarial una entidad menor que la división de una empresa o una entidad jurídica que, desde el punto de vista organizativo, constituya una empresa autónoma, es decir, una entidad capaz de funcionar por sus propios medios.

↓ 2004/74/CE artículo 1, apartado 2, modificada por corrección de errores, DO L 195 de 2.6.2004, p. 26

~~Artículo 18 bis~~

~~1. No obstante lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros que se especifican en el anexo III estarán autorizados para aplicar las reducciones de los tipos impositivos o las exenciones previstas en dicho anexo.~~

~~Sin perjuicio de un examen previo del Consejo, sobre la base de una propuesta de la Comisión, el período de validez de esta autorización expirará el 31 de diciembre de 2006 o en la fecha especificada en el anexo III.~~

~~2. No obstante los períodos fijados en los apartados 3 a 11, y siempre que ello no provoque distorsiones significativas de la competencia, los Estados miembros que tengan dificultades para aplicar los nuevos niveles impositivos mínimos disfrutarán de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2007, con objeto, en particular, de evitar poner en peligro la estabilidad de los precios.~~

~~3. La República Checa podrá aplicar, hasta el 1 de enero de 2008, exenciones totales o parciales o reducciones del nivel impositivo a la electricidad, a los combustibles sólidos y al gas natural.~~

~~4. La República de Estonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 330 euros por 1000 litros. No obstante, el nivel de imposición del gasóleo utilizado como carburante no podrá ser inferior a 245 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Estonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo utilizada como carburante al nuevo nivel mínimo de 359 euros por 1000 litros. No obstante, el nivel de imposición de la gasolina sin plomo no podrá ser inferior a 287 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Estonia podrá considerar totalmente exenta de impuestos la pizarra bituminosa hasta el 1 de enero de 2009. Hasta el 1 de enero de 2013, podrá, además, aplicar un tipo impositivo reducido a la pizarra bituminosa, siempre que, a partir del 1 de enero de 2011, el nivel de imposición resultante no sea inferior al 50 % del tipo mínimo comunitario pertinente.~~

~~La República de Estonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del aceite de pizarra para calefacción urbana al nivel mínimo de imposición.~~

~~La República de Estonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para convertir su actual sistema de tributación por los insumos para la producción de electricidad en un sistema de imposición de la producción de electricidad.~~

~~5. La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 litros, y hasta el 1 de enero de 2013 para alcanzar 330 euros. No obstante, el nivel de imposición del gasóleo y del queroseno no podrá ser inferior a 245 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004 ni inferior a 274 euros por 1000 litros a partir del 1 de enero de 2008.~~

~~La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo utilizada como carburante al nuevo nivel mínimo de 359 euros por 1000 litros. No obstante, el nivel de imposición de la gasolina sin plomo no podrá ser inferior a 287 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004 ni inferior a 323 euros por 1000 litros a partir del 1 de enero de 2008.~~

~~La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del fuelóleo pesado para calefacción urbana al nivel mínimo de imposición.~~

~~La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la electricidad a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, el nivel de imposición de la electricidad no podrá ser inferior al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2009, para ajustar el nivel impositivo nacional del carbón y el coque a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, el nivel de imposición del carbón y del coque no podrá ser inferior al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~6. La República de Lituania dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 litros, y hasta el 1 de enero de 2013 para alcanzar 330 euros. No obstante, el nivel de imposición del gasóleo y del queroseno no podrá ser inferior a 245 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004 ni inferior a 274 euros por 1000 litros a partir del 1 de enero de 2008.~~

~~La República de Lituania dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo utilizada como carburante al nuevo nivel mínimo de 359 euros por 1000 litros. No obstante, el nivel de imposición de la gasolina sin plomo no podrá ser inferior a 287 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004 ni inferior a 323 euros por 1000 litros a partir del 1 de enero de 2008.~~

~~7. La República de Hungría dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la electricidad, el gas natural, el carbón y el coque para calefacción urbana a los niveles mínimos pertinentes.~~

~~8. La República de Malta dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la electricidad. No obstante, los niveles de imposición de la electricidad no podrán ser inferiores al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~La República de Malta dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nivel mínimo de 330 euros por 1000 litros. No obstante, los niveles de imposición del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante no podrán ser inferiores a 245 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Malta dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo y de la gasolina con plomo utilizadas como carburante a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, los niveles de imposición de la gasolina sin plomo y de la gasolina con plomo no podrán ser inferiores a 287 euros por 1000 litros y 337 euros por 1000 litros, respectivamente, a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Malta dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del gas natural para calefacción a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, los tipos efectivos de gravamen aplicados al gas natural no podrán ser inferiores al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~La República de Malta dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2009, para ajustar el nivel impositivo nacional de los combustibles sólidos a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, los tipos efectivos de gravamen aplicados a los productos energéticos considerados no podrán ser inferiores al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~9. La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2009, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo utilizada como carburante al nuevo nivel mínimo de 359 euros por 1000 litros. No obstante, el nivel de imposición de la gasolina sin plomo no podrá ser inferior a 287 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 litros, y hasta el 1 de enero de 2012 para alcanzar 330 euros. No obstante, el nivel de imposición del gasóleo no podrá ser inferior a 245 euros por 1000 litros a partir del 1 de mayo de 2004 ni inferior a 274 euros por 1000 litros a partir del 1 de enero de 2008.~~

~~La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2008, para ajustar el nivel impositivo nacional del fuelóleo pesado al nuevo nivel mínimo de 15 euros por 1000 kilogramos. No obstante, el nivel de imposición del fuelóleo pesado no podrá ser inferior a 13 euros por 1000 kilogramos a partir del 1 de mayo de 2004.~~

~~La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2012, para ajustar el nivel impositivo nacional del carbón y del coque para calefacción urbana al nivel mínimo pertinente.~~

~~La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2012, para ajustar el nivel impositivo nacional del carbón y del coque utilizado para calefacción, a excepción de la calefacción urbana, a los niveles mínimos pertinentes.~~

~~La República de Polonia podrá aplicar, hasta el 1 de enero de 2008, exenciones totales o parciales o reducciones al gasóleo utilizado como combustible para calefacción por las escuelas, las guarderías y otros servicios públicos, en las actividades o transacciones que realicen en su condición de autoridades públicas.~~

~~La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2006, para adaptar su sistema de imposición de la electricidad a la normativa comunitaria.~~

~~10. La República de Eslovenia podrá aplicar, bajo control fiscal, una exención total o parcial o un nivel impositivo reducido al gas natural. La exención total o parcial o la reducción podrá aplicarse hasta mayo de 2014 o hasta que la~~

~~cuota nacional del gas natural en el consumo final de energía alcance un 25 %, si esta fecha es anterior. No obstante, en cuanto la cuota nacional del gas natural en el consumo energético final alcance un 20 %, la República de Eslovenia deberá aplicar un nivel tributario estrictamente positivo, que habrá de incrementarse anualmente con objeto de alcanzar, al menos, el tipo mínimo al término del período antes señalado.~~

~~11. La República Eslovaca dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la electricidad y del gas natural para calefacción a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, el nivel de imposición de la electricidad y del gas natural para calefacción no podrá ser inferior al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~La República Eslovaca dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2009, para ajustar el nivel impositivo nacional de los combustibles sólidos a los niveles mínimos pertinentes. No obstante, el nivel de imposición de los combustibles sólidos no podrá ser inferior al 50 % de los tipos mínimos comunitarios pertinentes a partir del 1 de enero de 2007.~~

~~12. Durante los períodos transitorios establecidos, los Estados miembros reducirán progresivamente la diferencia que les separe de los nuevos niveles mínimos de imposición. No obstante, cuando la diferencia entre el nivel nacional y el nivel mínimo no exceda del 3 % de este último, el Estado miembro podrá esperar hasta el final del período para ajustar su nivel nacional.~~

↓ 2004/75/CE artículo 1, apartado 1, modificada por corrección de errores, DO L 195 de 2.6.2004, p. 31

~~Artículo 18 ter~~

~~1. No obstante los períodos fijados en el apartado 2, y siempre que ello no provoque distorsiones significativas de la competencia, los Estados miembros que tengan dificultades para aplicar los nuevos niveles impositivos mínimos disfrutarán de un período de transición, hasta el 1 de enero de 2007, con objeto, en particular, de evitar poner en peligro la estabilidad de los precios.~~

~~2. La República de Chipre podrá aplicar un período de transición hasta el 1 de enero de 2008 para ajustar su nivel nacional de impuestos sobre el gasóleo y el queroseno utilizados como propulsores al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 litros y hasta el 1 de enero de 2010 para alcanzar el nivel de 330 euros. Sin embargo, a partir del 1 de mayo de 2004 el nivel de imposición del gasóleo y el queroseno utilizados como propulsores no podrá ser inferior a 245 euros por 1000 litros.~~

~~La República de Chipre dispondrá de un período de transición, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional de la gasolina sin plomo utilizada como propulsor al nuevo nivel mínimo de 359 euros por 1000 litros. No obstante, a partir del 1 de mayo de 2004 el nivel de imposición de la gasolina sin plomo no podrá ser inferior a 287 euros por 1000 litros.~~

~~3. Durante los períodos de transición establecidos, los Estados miembros reducirán progresivamente la diferencia que les separe de los nuevos niveles mínimos de imposición. No obstante, cuando la diferencia entre el nivel nacional y el nivel mínimo no exceda del 3 % de este último, el Estado miembro podrá esperar hasta el final del período para ajustar su nivel nacional.~~

↓ 2003/96/CE (adaptado)

↓ nuevo

~~Artículo 1920~~

1. Además de las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, en particular en los artículos 5 ~~14~~, ~~15~~, ~~16~~, ~~17~~ y ~~18~~, el Consejo, por

unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá $\Rightarrow$ **adoptar actos de ejecución** $\Leftarrow$ ~~autorizar~~ $\boxtimes$ por los que autorice $\boxtimes$ a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas. $\Rightarrow$ **Cuando se considere necesario, por razones de protección del medio ambiente y la salud humana, en particular para reducir la contaminación atmosférica, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá adoptar actos de ejecución por los que autorice a cualquier Estado miembro a introducir, con carácter excepcional, tipos específicos más elevados que los establecidos en la clasificación de niveles mínimos de imposición del anexo I.** $\Leftarrow$

Los Estados miembros que deseen introducir dichas medidas deberán informar de ello a la Comisión y proporcionarle toda la información pertinente y necesaria.

La Comisión examinará la petición, teniendo en cuenta, entre otras cosas, el funcionamiento adecuado del mercado interior, la necesidad de garantizar una competencia leal y las políticas ~~comunitarias~~ $\boxtimes$ de la Unión $\boxtimes$ en materia de sanidad, medio ambiente, energía y transporte.

En un plazo de tres meses tras la recepción de toda la información pertinente y necesaria, la Comisión presentará una propuesta de autorización de dicha medida por el Consejo o, ~~alternativamente~~ $\boxtimes$ en su defecto $\boxtimes$, informará al Consejo de las razones que la ~~llevaron~~ $\boxtimes$ hayan llevado $\boxtimes$ a no proponer la autorización de tal medida.

2. Las autorizaciones a las que se hace referencia en el apartado 1 se concederán por un período máximo de ~~6~~ seis años, con posibilidad de renovación de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1.

3. La Comisión presentará las propuestas adecuadas al Consejo cuando considere que las ~~exenciones o reducciones~~ $\Rightarrow$ **medidas** $\Leftarrow$ previstas en el apartado 1 no pueden mantenerse por más tiempo, especialmente por motivos de competencia leal o distorsión del funcionamiento del mercado interior o por motivos relacionados con las políticas ~~comunitarias~~ $\boxtimes$ de la Unión $\boxtimes$ en los ámbitos de la salud, la protección del medio ambiente, la energía y el transporte. El Consejo adoptará una decisión unánime sobre dichas propuestas.

Artículo ~~20~~21

1. Únicamente los siguientes productos energéticos estarán sometidos a las disposiciones sobre control y movimientos de la ~~Directiva 92/12/CEE~~ **Directiva 2008/118/CE**:

a) ~~Los productos de los códigos NC 1507 a 1518, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante de automoción,~~

$\Downarrow$ **nuevo**

b) Los productos de los códigos NC 2207, 2208 90 91 y 2208 90 99, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante y estén exentos del impuesto especial armonizado sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas de conformidad con el artículo 27, apartado 1, letras a) o b), de la Directiva 92/83/CE⁵⁰.

$\Downarrow$ 2003/96/CE (adaptado)

$\rightarrow_1$ 2018/552 artículo 1, apartado 3, letra a)

$\rightarrow_2$ 2018/552 artículo 1, apartado 3, letra b)

$\rightarrow_3$ 2018/552 artículo 1, apartado 3, letra c)

$\rightarrow_4$ 2018/552 artículo 1, apartado 3, letra d)

$\Downarrow$ **nuevo**

~~bc)~~ Los productos de los códigos NC 2707 10, 2707 20, 2707 30 y 2707 50~~;~~

ed) Los productos de los códigos NC $\rightarrow_1$ 2710 12 a 2710 19 68 $\Rightarrow$, 2710 19 71 a 2710 19 99, $\Leftarrow$ ~~2710 20 a 2710 20 39 y 2710 20 90~~ [únicamente en el caso de los productos de los que menos del 90% en volumen (incluidas las pérdidas) se

⁵⁰. Directiva 92/83/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras de los impuestos especiales sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas (DO L 316 de 31.10.1992, p. 21)

destile a 210 °C y de los que el 65% o más en volumen (incluidas las pérdidas) se destile a 250 °C según el método de la norma ISO 3405 (equivalente al método de la norma ASTM D 86)] ~~ç~~. Sin embargo, para los productos de los códigos NC ~~→₂~~ 2710 12 21 ~~←~~, ~~→₃~~ 2710 12 25 ~~←~~, ~~→₄~~ 2710 19 29 y 2710 20 90 [únicamente en el caso de los productos de los que menos del 90% en volumen (incluidas las pérdidas) se destile a 210 °C y de los que el 65% o más en volumen (incluidas las pérdidas) se destile a 250 °C según el método de la norma ISO 3405 (equivalente al método de la norma ASTM D 86)] ~~←~~, ~~⇒~~ y ~~de los códigos NC 2710 19 71 a 2710 19 99~~, ~~⇔~~ las disposiciones sobre control y circulación únicamente se aplicarán a movimientos comerciales a gran escala~~;~~

~~de) Los productos de los códigos NC 2711 (excepto 2711 11, 2711 21 y 2711 29);~~

~~ef) Los productos del código NC 2901 10;~~

~~fg) Los productos de los códigos NC 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 y 2902 44;~~

~~gh) Los productos del código NC 2905 11 00, que no sean de origen sintético, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante de automoción;~~

↓ *nuevo*

i) Los productos de los códigos NC 2909 19 10 y 2909 19 90, los de este último cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante.

j) Los productos del código NC 3403. Las disposiciones sobre control y circulación únicamente se aplicarán a movimientos comerciales a gran escala.

k) Los productos del código NC 3811.

l) Los productos del código NC 3814, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante. Las disposiciones sobre control y circulación únicamente se aplicarán a movimientos comerciales a gran escala.

m) Los productos del código NC 3823 19, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

~~nn) Los productos de los códigos NC 3824 99 86, 3824 99 92 (excepto las preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 3824 99 93, 3824 99 96 (excepto ~~☒~~ las ~~☒~~ preparaciones antiherrumbre que contengan aminas como elementos activos y disolventes o diluyentes compuestos inorgánicos, para barnices o productos similares), 3826 00 10 y 3826 00 90, cuando se destinen al consumo como combustible para calefacción o como carburante de automoción.~~

↓ *nuevo*

A los fines del apartado 1, por «movimiento comercial a gran escala» se entenderá el transporte de un producto sin embalar, bien en contenedores que formen parte integrante del medio de transporte (como un vehículo cisterna, un vagón cisterna o un buque cisterna), bien en contenedores de tipo isotanque. El término se aplicará igualmente a los productos sin embalar que se transporten en otro tipo de contenedores con un volumen superior a 210 litros.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ *nuevo*

2. Si un Estado miembro observa que productos energéticos distintos de los mencionados en el apartado 1 se destinan a ser utilizados, ~~puestas ☒~~ se ponen ~~☒~~ a la venta o ~~☒~~ son efectivamente ~~☒~~ utilizados como combustible para calefacción o ~~☒~~ como ~~☒~~ carburante de automoción, o dan lugar a fraude, ~~evasión~~ ~~☒~~ elusión ~~☒~~ o abuso, deberá advertir a la Comisión inmediatamente. Esta disposición se aplicará asimismo a la electricidad. La Comisión transmitirá la comunicación a los otros Es-

tados miembros en el plazo de un mes a partir de su recepción. ⇒ *En el plazo de dos meses desde la comunicación a los Estados miembros, estos harán llegar a la Comisión sus observaciones respecto de la práctica de fraude, elusión o abuso detectada en relación con los productos energéticos o la electricidad. Con arreglo a las observaciones recibidas de los Estados miembros, y en el supuesto de que exista un riesgo para el buen funcionamiento del mercado interior o para el medio ambiente, la Comisión adoptará actos de ejecución en los que determinará que* ⇨ ~~A continuación, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 27, se adoptará una decisión sobre si los productos considerados deberán someterse~~ a las disposiciones en materia de control y circulación establecidas en la ~~Directiva 92/12/CEE~~ Directiva 2008/118/CE ⇒ *habrán de aplicarse a los productos considerados. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento* ⇨ ~~de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 2.~~ ⇨

3. En virtud de acuerdos bilaterales, los Estados miembros podrán prescindir de algunas o de la totalidad de las medidas de control establecidas en la ~~Directiva 92/12/CEE~~ Directiva 2008/118/CE en relación con algunos o todos los productos a los que se refiere el apartado 1 ⇨ del presente artículo ⇨, en la medida en que no estén cubiertos por los artículos 7, 8 y 9 de la presente Directiva. Estos acuerdos no afectarán a los Estados miembros que no participen en ellos. Dichos acuerdos bilaterales deberán notificarse a la Comisión, que informará de ellos a los otros Estados miembros.

Artículo 2422

1. Además de las disposiciones generales que definen el hecho imponible y las disposiciones relativas al pago contenidas en la ~~Directiva 92/12/CEE~~ Directiva 2008/118/CE, el impuesto sobre productos energéticos también se devengará cuando se dé alguno de los hechos imponibles mencionados en el apartado 3 del artículo 2 de la presente Directiva.

~~2. A efectos de la presente Directiva, se considerará que la palabra «producción» y la palabra «fabricación» que figuran respectivamente en la letra c) del artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 5 de la Directiva 92/12/CEE incluyen la «extracción», en su caso.~~

32. El consumo de productos energéticos en las dependencias de un establecimiento fabricante de productos energéticos no se considerará hecho imponible si se trata del consumo de productos energéticos producidos en las dependencias del establecimiento. Los Estados miembros podrán considerar también que no es hecho imponible el consumo de electricidad y otros productos energéticos no producidos en las dependencias de un establecimiento de este tipo, así como el consumo de productos energéticos y de electricidad en las dependencias de un establecimiento productor de combustibles utilizados para generar electricidad. Cuando dicho consumo se realice para fines que no guarden relación con la producción de productos energéticos y, en particular, para la propulsión de vehículos, ese consumo deberá considerarse como un hecho imponible que da lugar a imposición.

43. Los Estados miembros también podrán disponer que el impuesto sobre ⇨ los ⇨ productos energéticos y de ⇨ la ⇨ electricidad se devengue cuando se determine que no se cumple, o que ya no se cumple, una condición sobre la utilización final para la aplicación de un nivel reducido de imposición o de una exención, establecida en las disposiciones nacionales.

54. A efectos de la aplicación de los artículos 52 y 67 de la ~~Directiva 92/12/CEE~~ Directiva 2008/118/CE, la electricidad, y el gas natural ⇒ y el hidrógeno ⇨ serán objeto de ⇨ estarán sometidos a ⇨ imposición y se convertirán en imponibles en el momento de efectuarse el suministro por parte del distribuidor o del redistribuidor. Cuando el suministro para el consumo tenga lugar en un Estado miembro en el que no esté establecido el distribuidor o redistribuidor, el impuesto del Estado

miembro de suministro se impondrá a una empresa que esté registrada en el ☒ dicho ☒ Estado miembro de suministro. En cualquier caso, los impuestos se ~~percibirán~~ ☒ aplicarán ☒ y recaudarán con arreglo a los procedimientos establecidos en cada Estado miembro.

↓ *nuevo*

A los fines del párrafo primero, las instalaciones de almacenamiento de electricidad y los transformadores de electricidad podrán considerarse redistribuidores cuando suministren electricidad.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ *nuevo*

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros tendrán derecho a determinar el hecho imponible en caso de que no hubiera conexión entre sus gasoductos y los de los demás Estados miembros.

Una entidad que produzca electricidad para su propio uso será considerada ~~como~~ distribuidor. No obstante lo dispuesto en ~~la letra a) del apartado 1 del artículo 14~~ ☒ el artículo 13 ☒, los Estados miembros podrán establecer una excepción para ~~estos~~ ☒ los ☒ pequeños productores de electricidad siempre que sometan a imposición los productos energéticos utilizados para la producción de dicha electricidad.

A efectos de la aplicación de los artículos ~~52 y 67~~ de la ~~Directiva 92/12/CEE~~ ☒ Directiva 2008/118/CE ☒, el carbón, el coque, ~~y el lignito~~ ⇒ *y los productos de los códigos NC 2703, 4401 y 4402* ⇐ ~~serán objeto de~~ ☒ estarán sometidos a ☒ imposición y se convertirán en imposables en el momento en que se produzca la entrega por parte de las compañías, que deberán estar registradas a este respecto por las autoridades competentes. Dichas autoridades podrán autorizar al fabricante, importador o representante fiscal a sustituir a la compañía registrada a efectos de las obligaciones fiscales que se le hayan impuesto. Los impuestos se ~~percibirán~~ ☒ aplicarán ☒ y recaudarán con arreglo a los procedimientos establecidos en cada Estado miembro.

65. Los Estados miembros no estarán obligados a tratar como «~~obtención~~ ☒ producción ☒ de productos energéticos»:

a) las actividades durante las cuales se obtengan de modo accidental pequeñas cantidades de productos energéticos;

b) las actividades en las que el usuario de un producto energético haga posible su reutilización en su propia empresa, siempre que el impuesto ya pagado por dicho producto no sea inferior al impuesto que se devengaría si el producto energético reutilizado fuese de nuevo ~~objeto de~~ ☒ sometido a ☒ imposición;

c) una actividad consistente en mezclar, fuera de un establecimiento de producción o de un depósito fiscal, determinados productos energéticos con otros productos energéticos u otros materiales, siempre que:

i) el impuesto ~~de~~ ☒ sobre ☒ los componentes se haya pagado previamente, y

ii) el importe pagado no sea inferior al importe del impuesto con que podría gravarse la mezcla de que se trate.

La condición mencionada en el inciso i) no se aplicará cuando la mezcla esté exenta de impuestos para un uso específico.

Artículo 2223

Cuando hayan variado los tipos impositivos, las existencias de productos energéticos entregados para el consumo podrán someterse a un aumento o a una reducción del impuesto.

Artículo 2324

Los Estados miembros podrán devolver los impuestos ya pagados sobre productos energéticos contaminados o mezclados accidentalmente que se envíen a un depósito fiscal para ser reciclados.

Artículo 2425

1. Los productos energéticos entregados para el consumo en un Estado miembro, contenidos en depósitos normales de vehículos comerciales y destinados a ser utilizados como combustible por estos mismos vehículos, así como en contenedores especiales y destinados a ser utilizados para el funcionamiento, durante el transporte, de los sistemas que equipan dichos contenedores, no serán objeto de ~~☒~~ estarán sometidos a ~~☒~~ imposición en ningún otro Estado miembro.

2. A los efectos del presente artículo, por «depósitos normales» se entenderá:

~~– los depósitos fijados de manera permanente por el constructor en todos los medios de transporte del mismo tipo que el medio de transporte considerado y cuya disposición permanente permita el uso directo del carburante, tanto para la tracción de los vehículos como, en su caso, para el funcionamiento, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración u otros sistemas. Se considerarán igualmente como depósitos normales los depósitos de gas adaptados a medios de transporte que permitan la utilización directa del gas como carburante, así como los depósitos adaptados a los otros sistemas de los que pueda estar equipado el medio de transporte;~~

~~– los depósitos fijados de manera permanente por el constructor en todos los contenedores del mismo tipo que el contenedor de que se trate y cuya disposición permanente permita el uso directo del carburante para el funcionamiento, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración u otros sistemas de los que estén equipados los contenedores especiales.~~

~~Por «contenedor especial» se entenderá un contenedor equipado con aparatos diseñados especialmente para sistemas de refrigeración, sistemas de oxigenación, sistemas de aislamiento térmico u otros sistemas.~~

↓ nuevo

a) los depósitos fijados de manera permanente a un vehículo de motor por el fabricante o por un tercero que, de acuerdo con los documentos de matriculación o la tarjeta de inspección técnica del vehículo, cumplan los requisitos técnicos y de seguridad aplicables y cuya fijación permanente permita el uso directo del combustible tanto para la propulsión del vehículo como, en su caso, para el funcionamiento, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración u otros sistemas, con inclusión de los depósitos de gas fijados a un vehículo de motor y diseñados para el uso directo del gas como combustible, así como los depósitos fijados a los demás sistemas con los que esté equipado el vehículo;

b) los depósitos fijados de manera permanente a un contenedor especial por el fabricante o por un tercero que, de acuerdo con los documentos de matriculación del contenedor, cumplan los requisitos técnicos y de seguridad aplicables y cuya fijación permanente permita el uso directo del combustible para el funcionamiento, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración u otros sistemas con los que esté equipado el contenedor especial.

A los fines del presente artículo, por «contenedor especial» se entenderá todo contenedor equipado con aparatos diseñados especialmente para sistemas de refrigeración, sistemas de oxigenación, sistemas de aislamiento térmico u otros sistemas.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 2526

1. El 1 de enero de cada año, y tras la realización de cualquier modificación de su legislación nacional, los Estados miembros informarán a la Comisión de los niveles de imposición que apliquen a los productos enumerados en el artículo 2 ⇒, así como de los volúmenes correspondientes ⇐.

2. Cuando los niveles de imposición aplicados por los Estados miembros se expresen en unidades de medición distintas de las especificadas para cada producto en los artículos 7 a 10, los Estados miembros también notificarán los niveles correspondientes de imposición tras la conversión en estas unidades.

Artículo 2627

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en virtud ~~del artículo 5, el apartado 2 del artículo 14, el artículo 15 y el artículo 17~~ ☒ de los artículos 13 a 18 ☒.

2. Las medidas tales como exenciones ~~fiscales,~~ ☒ y ☒ reducciones ~~impositivas~~ ☒ fiscales ☒, diferenciación de tipos y devoluciones de impuestos en el sentido de la presente Directiva podrán constituir ayuda estatal, y en tal caso deberán notificarse a la Comisión en virtud del apartado 3 del artículo 88 ☒ 108 ☒ del Tratado ☒ de Funcionamiento de la Unión Europea ☒.

La información facilitada a la Comisión sobre la base de la presente Directiva no eximirá a los Estados miembros de la obligación de notificación en virtud del apartado 3 del artículo 88 ☒ 108 ☒ del Tratado ☒ de Funcionamiento de la Unión Europea ☒.

~~**3. La obligación de informar a la Comisión en virtud del apartado 1 sobre las medidas adoptadas conforme al artículo 5 no eximirá a los Estados miembros de sus posibles obligaciones de notificación derivadas de lo dispuesto en la Directiva 83/189/CEE.**~~

Artículo 2728

1. La Comisión estará asistida por el Comité de los ~~Impuestos~~ ☒ Especiales establecido en el ~~apartado 1 del artículo 24~~ artículo 43 de la ~~Directiva 92/12/CEE~~ ☒ Directiva 2008/118/CE. $\Rightarrow$ **Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.** $\Leftarrow$

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación ~~los~~ ☒ los artículos 5 y 7 de la ~~Decisión 1999/468/CE~~ ☒ del Reglamento (UE) n.º 182/2011⁵¹.

~~El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.~~

~~3. El Comité aprobará su reglamento interno.~~

$\Downarrow$ **nuevo**

Artículo 29

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados contemplados en el artículo 2, apartado 8, y el artículo 5, apartado 2, se otorgarán a la Comisión por un período indefinido a partir del 1 de enero de 2023.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 2, apartado 8, y el artículo 5, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁵².

51. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

52. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 2, apartado 8, y el artículo 5, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Consejo, este no formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, el Consejo informa a la Comisión de que no las formulará. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Consejo.

7. La Comisión informará al Parlamento Europeo de la adopción de actos delegados, o de toda objeción formulada en relación con dichos actos, o de la revocación de la delegación de poderes por parte del Consejo.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 2830

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán ~~☒~~ a más tardar el ~~☒~~ ⇒ [31 de diciembre de 2022] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~☒~~ el artículo 1, apartado 2, el artículo 2, apartado 1, letras b) a o), el artículo 2, apartado 3, párrafos segundo, tercero y cuarto, el artículo 2, apartados 4 a 8, el artículo 3, el artículo 5, el artículo 7, el artículo 8, apartado 1, el artículo 9, apartado 1, el artículo 13, los artículos 14 y 15, el artículo 16, letra b), última frase, el artículo 16, letras c), d) y e), el artículo 17, el artículo 18, el artículo 19, el artículo 21, apartado 1, letra b), el artículo 21, apartado 1, letra d), el artículo 21, apartado 1, letras i) a m), el artículo 21, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 1, el artículo 22, apartado 4, el artículo 25, apartado 2, el artículo 26, apartado 1, el artículo 28, el artículo 29, el artículo 30, el artículo 31 y el anexo I ~~☒~~ la presente Directiva, a más tardar el 31 de diciembre de 2003. Informarán inmediatamente de ello ~~☒~~ Comunicarán inmediatamente el texto de dichas disposiciones ~~☒~~ a la Comisión.

~~2.~~ Los Estados miembros aplicarán las presentes ~~☒~~ las mencionadas ~~☒~~ disposiciones a partir del ⇒ [1 de enero de 2023] ~~☒~~ 1 de enero de 2004, a excepción de las disposiciones del artículo 16 y del apartado 1 del artículo 18, que los Estados miembros podrán aplicar a partir del 1 de enero de 2003.

~~3.~~ Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas ~~☒~~ tales disposiciones ~~☒~~, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. ~~☒~~ Incluirán asimismo una mención que precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en vigor a las Directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la referencia y la formulación de dicha mención ~~☒~~ Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

42. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 29

~~El Consejo estudiará periódicamente, basándose en un informe y, cuando sea pertinente, en una propuesta de la Comisión, las exenciones y reducciones y los niveles mínimos de imposición establecidos en la presente Directiva y tomará, por unanimidad y previa consulta al Parlamento Europeo, las medidas necesarias. En el informe de la Comisión y en la consideración del Consejo se tendrá en cuenta el buen funcionamiento del mercado interior, el valor real de los niveles mínimos de imposición y los objetivos generales del Tratado.~~

↓ **nuevo**

Artículo 31

Cada cinco años, y por primera vez transcurridos cinco años desde el 1 de enero de 2023, la Comisión presentará al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

En el informe de la Comisión se examinarán, entre otros aspectos, los niveles mínimos de imposición, las repercusiones de la innovación y de los avances tecnológicos –en particular por lo que respecta a la eficiencia energética–, el uso de la electricidad en el transporte y la justificación de las exenciones, reducciones y diferenciaciones establecidas en la presente Directiva. En el informe se tendrán en cuenta el buen funcionamiento del mercado interior, consideraciones de índole medioambiental y social, el valor real de los niveles mínimos de imposición y los objetivos generales pertinentes de los Tratados.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

⇒ **nuevo**

Artículo ~~30~~32

~~No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 28, quedarán derogadas las ☒ Directiva 2003/96/CE ☒ Directivas 92/81/CEE y 92/82/CEE ☒~~, modificada por los instrumentos que se enumeran en el anexo II, parte A, ☒ ☒ con efecto ☒ a partir del ⇒ **1 de enero de 2023** ⇐ ~~31 de diciembre de 2003 ☒~~, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros respecto de los plazos de transposición y las fechas de aplicación de las Directivas que se establecen en el anexo II, parte B ☒.

↓ 2004/75/CE artículo 1, apartado 2, modificada por corrección de errores, DO L 195 de 2.6.2004, p. 31 (adaptado)

Las referencias a las Directivas derogadas se interpretarán como referencias a la presente Directiva ☒ con arreglo a la tabla de correspondencias del anexo III ☒.

↓ 2003/96/CE (adaptado)

Artículo ~~31~~33

La presente Directiva entrará en vigor el ☒ a los veinte ☒ días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

☒ El artículo 1, apartado 1, el artículo 2, apartado 1, letra a), el artículo 2, apartado 2, el artículo 2, apartado 3, párrafo primero, el artículo 4, el artículo 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, el artículo 11, el artículo 12, el artículo 16, letra a), el artículo 16, letra b), el artículo 20, el artículo 21, apartado 1, letra a), el artículo 21, apartado 1, letra c), el artículo 21, apartado 1, letras e) a h), el artículo 21, apartado 1, letra n), el artículo 21, apartado 3, el artículo 22, apartados 2 y 3, el artículo 22, apartado 5, el artículo 23, el artículo 24, el artículo 25, apartado 1, el artículo 26, apartado 2, y el artículo 27, que no son modificados en comparación con la Directiva derogada, se aplicarán a partir del 1 de enero de 2023. ☒

Artículo ~~32~~34

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a l'eficiència energètica (versió refosa)

295-00027/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15265 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la eficiencia energética (versión refundida) (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 558 final} - {SWD(2021) 623 final} - {SWD(2021) 624 final} - {SWD(2021) 625 final} - {SWD(2021) 626 final} - {SWD(2021) 627 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 558 final, 2021/0203 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la eficiencia energética (versión refundida) (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 558 final} - {SWD(2021) 623 final} - {SWD(2021) 624 final} - {SWD(2021) 625 final} - {SWD(2021) 626 final} - {SWD(2021) 627 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Con la adopción del Pacto Verde Europeo en diciembre de 2019¹, la Comisión estableció «una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la UE en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos. El Pacto Verde aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la UE, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales». Para alcanzar estos objetivos, «debe darse prioridad a la eficiencia energética».

En esa ocasión, la Comisión anunció también que presentaría un plan sometido a una evaluación de impacto para elevar de manera responsable el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la Unión para 2030,

1. El Pacto Verde Europeo, COM(2019) 640 final.

y se comprometió declarando que «revisará y propondrá revisar, cuando proceda, la legislación pertinente sobre energía a más tardar en junio de 2021»².

En marzo de 2020, la Comisión presentó una propuesta de Ley Europea del Clima para descarbonizar Europa para 2050. En su Plan del Objetivo Climático³, la Comisión propuso incrementar la ambición de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero hasta, como mínimo, un 55% respecto de los niveles de 1990 para 2030, lo que suponía un aumento sustancial en comparación con el objetivo previsto, del 40%. El Plan del Objetivo Climático también esbozó las medidas necesarias en todos los sectores de la economía, incluidas las revisiones de los instrumentos legislativos clave para lograr esa mayor ambición y cumplir el compromiso, asumido en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo⁴, de presentar un plan global para elevar el objetivo de la Unión Europea para 2030 hacia el 55% de manera responsable. El Plan del Objetivo Climático también está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de 2 °C y proseguir los esfuerzos por limitarlo a 1,5 °C. En diciembre de 2020, el Consejo Europeo refrendó el objetivo vinculante de la UE consistente en una reducción interna neta de al menos el 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990⁵. El Consejo Europeo llegó a la conclusión de que era necesario aumentar la ambición climática de manera que se estimulase el crecimiento económico sostenible, se creasen puestos de trabajo de calidad, se generasen beneficios en materia de salud y medio ambiente para los ciudadanos de la Unión y se contribuyera a la competitividad mundial a largo plazo de la economía de la Unión fomentando la innovación en el ámbito de las tecnologías ecológicas. El 22 de abril de 2021, el Parlamento Europeo y el Consejo alcanzaron un acuerdo político provisional para lograr una reducción de las emisiones de GEI de al menos un 55% para 2030. Esto establece el marco de actuación para reducir las emisiones de GEI en las próximas décadas, pero debe aplicarse a través de legislación específica que garantice que se logren tales reducciones. Las previsiones indican que, si se aplican plenamente las políticas actuales, las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 se situarían en torno al 45% respecto de los niveles de 1990 si se excluyeran las emisiones y absorciones resultantes del uso de la tierra, y en torno al 47% si se incluyera el uso de la tierra. El Plan del Objetivo Climático para 2030 prevé, por tanto, un conjunto de acciones necesarias en todos los sectores de la economía y la puesta en marcha de revisiones de los instrumentos legislativos clave para lograr esa ambición más elevada.

Para ello, el programa de trabajo de la Comisión Europea para 2021⁶ anunció el paquete de medidas «Objetivo 55» (Fit for 55), destinado a reducir las emisiones de GEI en al menos un 55% para 2030 y lograr una Europa climáticamente neutra para 2050. Este paquete abarcará una amplia gama de ámbitos de actuación, como la eficiencia energética, las energías renovables, el uso de la tierra, la fiscalidad de la energía, el reparto del esfuerzo y el comercio de los derechos de emisión.

La eficiencia energética es un ámbito de actuación clave, sin el cual no puede lograrse la descarbonización total de la economía de la Unión⁷. La Directiva de eficiencia energética ha dado lugar a la actual política de eficiencia energética de la Unión, destinada a aprovechar las oportunidades rentables de ahorro de energía. En

2. Anexo de la Comunicación relativa al Pacto Verde, página 2.

3. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos», COM(2020) 562 final.

4. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final.

5. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-22-2020-INIT/es/pdf>

6. COM(2020) 690 final.

7. Comunicación titulada «Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra» [COM(2018) 773 final], en la que se evalúa el papel de la eficiencia energética como condición *sine qua non* para todas las hipótesis de descarbonización.

diciembre de 2018, la Directiva de eficiencia energética se modificó como parte del paquete de medidas «Energía limpia para todos los europeos», en particular para incluir un nuevo objetivo principal de eficiencia energética de la Unión para 2030 de al menos el 32,5% (en comparación con el uso previsto de energía para 2030), y para prorrogar y reforzar la obligación de ahorro de energía más allá de 2020.

Aunque el objetivo de eficiencia energética para 2020 puede haberse alcanzado debido a las circunstancias excepcionales provocadas por la pandemia de Covid-19, la suma de las contribuciones nacionales comunicadas por los Estados miembros en los planes nacionales de energía y clima no alcanza el objetivo del 32,5% fijado por la Unión para 2030. Las contribuciones colectivas conducirían a una reducción del 29,4% en el consumo de energía final y del 29,7% en el consumo de energía primaria en comparación con las previsiones de la hipótesis de referencia de 2007 para 2030. Esto supone una brecha de 2,8 puntos porcentuales, en el caso del consumo de energía primaria, y de 3,1 puntos porcentuales, en el caso del consumo de energía final, respecto del objetivo colectivo de la EU-27. Esta brecha también afecta al nivel de esfuerzos necesario para alcanzar esa mayor ambición en materia de eficiencia energética. La evaluación de impacto del Plan del Objetivo Climático concluye que es poco probable que los mayores niveles de eficiencia energética que se necesitan se logren únicamente a través de las fuerzas del mercado, la organización actual de este y el desarrollo tecnológico, por lo que son necesarios esfuerzos adicionales. De acuerdo con la evaluación de impacto⁸ que acompaña a la presente Directiva, las mejoras en materia de eficiencia energética deberán reforzarse significativamente con respecto al actual nivel de ambición, establecido en el 32,5%.

Esta ambición más elevada requiere una mayor promoción de la eficiencia energética, siempre que sea rentable, en todos los ámbitos del sistema energético y en todos los sectores pertinentes en los que la actividad afecte a la demanda de energía, como los sectores del transporte, el agua y la agricultura. Abordar el nexo entre el agua y la energía es especialmente importante, debido al aumento de las necesidades de ambos elementos y al aumento de la presión sobre los recursos hídricos provocado por el cambio climático.

La Directiva de eficiencia energética es un elemento importante para avanzar hacia el objetivo de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050; en este contexto, la eficiencia energética se considera una fuente de energía por derecho propio. El papel clave de la eficiencia energética se ve respaldado por el principio de «primero, la eficiencia energética», reconocido como un principio rector de la política energética de la Unión y que debe tenerse en cuenta en todos los sectores, más allá del sistema energético, y a todos los niveles, también en el sector financiero. Las soluciones de eficiencia energética deben considerarse la primera opción a la hora de tomar decisiones de planificación e inversión, así como al establecer nuevas normas relativas a la oferta y a otros ámbitos de actuación. El principio ha sido reconocido como un elemento clave de la Estrategia para la Integración del Sistema Energético⁹.

Aunque el potencial de ahorro de energía sigue siendo elevado en todos los sectores, existe un desafío particular en relación con el transporte, responsable del 30% del consumo de energía final, y con los edificios, pues el 75% del parque inmobiliario de la Unión tiene un bajo rendimiento energético. Otro sector importante al que se presta cada vez más atención es el de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC), que representa entre el 5 y el 9% del consumo total de electricidad del mundo y más del 2% de todas las emisiones. En 2018, el consumo de energía de los centros de datos de la Unión fue de 76,8 TWh. Se espera que esta cifra aumente hasta los 98,5 TWh de aquí a 2030, lo que supondrá un incremento del 28%. Este aumento en términos absolutos también puede observarse en términos relativos: dentro de la UE, los centros de datos representaban el 2,7% de la demanda

8. SWD(2021) 623.

9. COM(2020) 299 final.

de electricidad en 2018 y, si la trayectoria actual se mantiene, alcanzarán el 3,21% en 2030¹⁰. La Estrategia Digital de Europa¹¹ ya ha puesto de relieve la necesidad de lograr unos centros de datos altamente eficientes desde el punto de vista energético y sostenibles, así como de adoptar medidas de transparencia en cuanto a la huella ambiental de los operadores de telecomunicaciones.

El sector público es un importante agente económico por derecho propio y es responsable de entre el 5 y el 10% del consumo total de energía final de la Unión¹². En conjunto, se calcula que el porcentaje de contratos públicos adjudicados por la Unión a los organismos de la Administración central es aproximadamente del 16%. A nivel de los Estados miembros, este porcentaje varía entre el 5% y el 86%¹³. Se calcula que los edificios públicos son responsables de alrededor del 2% del consumo de energía final de la Unión, pero sigue habiendo un potencial de ahorro rentable en todo el sector público, tanto en la renovación y la gestión energética de los edificios existentes como en la futura contratación de edificios, productos y servicios eficientes desde el punto de vista energético.

La industria es un sector que ha logrado mejoras significativas de eficiencia energética durante la última década. No obstante, aún existen posibilidades de ahorro rentables¹⁴. La calefacción y la refrigeración suponen la mitad del consumo de energía final de la Unión, lo que los convierte en el sector más importante de uso final de la energía. Sigue existiendo un gran margen para reducir el uso de energía en este sector, sin por ello dejar de alcanzar las temperaturas necesarias¹⁵. Por consiguiente, la calefacción y la refrigeración desempeñan un papel crucial en la voluntad de la Unión de pasar a una economía limpia y neutra en emisiones de carbono de aquí a 2050. Gran parte del esfuerzo ha de dedicarse a mejorar el aislamiento de los edificios, pero también hay margen de mejora en cuanto a la eficiencia del suministro del calor o el frío necesarios¹⁶. Las pérdidas de energía en la transformación, el transporte y la distribución de energía llegan a veces a ser significativas¹⁷. La ausencia de un enfoque común en cuanto a las metodologías y la elaboración de informes dificulta la comparación de las redes o los gestores o la comparación de resultados. De hecho, no existe una definición uniforme de «pérdidas de energía» en la Unión, por lo que la calidad de los datos no es óptima, y este es un aspecto que debe abordarse.

El sector de los hogares representa alrededor de una cuarta parte de todo el consumo de energía final de la Unión. El comportamiento de los consumidores y los ciudadanos tiene un impacto importante en dicho consumo, y la Directiva de eficiencia energética contiene varias disposiciones que respaldan su empoderamiento. La falta de un comportamiento firme por parte de los consumidores y del empoderamiento de estos en la promoción de la eficiencia energética, sobre todo a nivel más local, hace que los incentivos para que mejoren su eficiencia energética y aborden los elevados costes iniciales y el problema de los incentivos divididos sean insuficientes¹⁸.

Aunque la Directiva de eficiencia energética ya ofrece incentivos a los Estados miembros para que aborden la pobreza energética, la crisis de la Covid-19 ha puesto

10. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/energy-efficient-cloud-computing-technologies-and-policies-eco-friendly-cloud-market>

11. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Configurar el futuro digital de Europa» [COM(2020) 67 final].

12. SWD(2021) 623, punto 2.2.2.

13. Evaluación de los artículos 6 y 7 de la Directiva de eficiencia energética (2012/27/UE) [SWD(2016) 403 final; https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/3_en_autre_document_travail_service_part1_v3.pdf].

14. SWD(2021) 623, anexo H.

15. SWD(2021) 623, punto 2.2.2.

16. Estrategia de la UE relativa a la Calefacción y la Refrigeración [COM(2016) 51 final].

17. Véase, por ejemplo: Consejo de Reguladores de Energía Europeos: 2nd CEER Report on Power Losses [«2.º informe del CEER sobre las pérdidas de energía», documento en inglés], 2020.

18. SWD(2021) 623, punto 2.2.2.

de relieve que, si la Unión quiere crear una Europa social, como se acordó conjuntamente en el Compromiso Social de Oporto¹⁹, que atienda a las necesidades de todos sus ciudadanos permitiéndoles desempeñar un papel activo en la transición ecológica, mitigando al mismo tiempo los efectos adversos y sin dejar a nadie atrás, la cuestión de la pobreza energética debe abordarse urgentemente. Dado que cada vez son más los europeos que probablemente tendrán que luchar por poder acceder a la energía esencial, en particular a raíz del aumento de los costes de la energía y del desempleo, los niveles de pobreza energética de todos los Estados miembros pasarán a ser un asunto de especial relevancia. Asimismo, es posible que los hogares de renta media se enfrenten a un mayor riesgo de pobreza energética en un futuro próximo, ya que, en la actualidad, la mayoría de los hogares afectados son hogares de renta media (media-baja). Se ha determinado que la eficiencia energética es la solución más eficaz para aliviar la pobreza energética y superar algunos de los posibles impactos distributivos negativos de las medidas de fijación de precios²⁰. Tal como exige el Pacto Verde Europeo, la Directiva de eficiencia energética, junto con otras iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55», en particular el Fondo Social para el Clima, abordará ese doble reto y convertirá las necesidades climáticas y sociales en oportunidades.

En este contexto, las modificaciones contribuirán a que la Directiva de eficiencia energética aborde mejor las barreras y fallos existentes del mercado al considerar los objetivos más amplios del Pacto Verde Europeo, cuyo objetivo es no dejar a nadie atrás y lograr una economía sostenible. Así pues, la propuesta reforzará las distintas disposiciones de la Directiva de eficiencia energética para garantizar que esta contribuya de manera óptima a la consecución del objetivo climático más ambicioso establecido en el Plan del Objetivo Climático, consistente en reducir en al menos un 55% las emisiones de GEI para 2030.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta forma parte de un marco más amplio de políticas de eficiencia energética que abordan el potencial de eficiencia energética en ámbitos de actuación específicos, incluidos los edificios [Directiva 2010/31/UE²¹ (Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios)], los productos [Directiva 2009/125/CE, Reglamento (UE) 2017/1369 y Reglamento (UE) 2020/740²²] y la gobernanza, con el Reglamento (UE) 2018/1999. Esas políticas desempeñan un papel muy importante a la hora de ahorrar energía cuando se sustituyen los productos existentes o cuando se construyen o renuevan edificios²³. La propuesta es coherente con la propuesta de revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables^{24, 25}.

La presente propuesta de refundición de la Directiva de eficiencia energética, al establecer los objetivos de eficiencia energética y las principales medidas intersectoriales, así como otras más específicas, crea un marco para otras políticas de eficiencia energética. Se centra en el ahorro de energía en el sector público, en particular a través de la obligación de renovar anualmente los edificios públicos y de

19. <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2021/05/08/the-porto-declaration/>

20. SWD(2021) 623, punto 2.2.2 y anexo L.

21. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios.

22. Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instituye un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía; Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2017, por el que se establece un marco para el etiquetado energético y Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, respectivamente.

23. Por otra parte, la realización de revisiones de productos en el marco del Plan de Trabajo sobre Diseño Ecológico 2020-2024 y de la oleada de renovación, junto con la revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, contribuirán significativamente a la consecución del objetivo de eficiencia energética para 2030.

24. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (PE/48/2018/REV/1) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

25. SWD(2021) 623, anexo M.

tener en cuenta la eficiencia energética a la hora de contratar bienes, servicios, obras y edificios. Este foco especial en los edificios públicos es complementario de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, que establece normas y obligaciones técnicas específicas al respecto. El sector público sirve a la población en general, incluidos los clientes vulnerables y los que están en riesgo de pobreza energética, de modo que garantiza que nadie se quede atrás, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo. La atención especial que la Directiva de eficiencia energética presta al sector público es vital para que este desempeñe un papel ejemplarizante en el fomento de la eficiencia energética. La Comisión ha iniciado la revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios con vistas a presentar una propuesta hacia finales de 2021. Aunque todavía no es posible prever el resultado de dicha revisión, la presente propuesta respeta el papel específico de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios a la hora de establecer requisitos de eficiencia energética óptimos en términos de rentabilidad, pero refuerza las disposiciones de dicha Directiva relativas al papel ejemplarizante de los organismos públicos, en particular en lo que atañe a los edificios (artículos 5 y 6) y a la contratación pública (artículo 7), y proporciona el marco horizontal de actuación necesario.

La Directiva de eficiencia energética establece el marco para planificar la calefacción y la refrigeración en términos de detección del potencial de eficiencia energética y de energías renovables por parte de los Estados miembros. También prevé la supervisión de las políticas y medidas para explotar ese potencial. Estas políticas y medidas apoyan directamente la consecución del objetivo de energías renovables en el sector de la calefacción y la refrigeración establecido en el artículo 24 de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Por ejemplo, una definición revisada de «sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración» (artículo 2, punto 43, de la Directiva de eficiencia energética) fomentaría directamente el despliegue de las energías renovables en los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración. A su vez, estos objetivos menores contribuirían a la consecución de los objetivos de eficiencia energética establecidos en la Directiva.

Además, las medidas de planificación para el sector de la calefacción y la refrigeración previstas en el marco de la Directiva de eficiencia energética se sincronizarán con el calendario de los planes nacionales de energía y clima. Esto favorecerá la coherencia entre los planes nacionales de energía y clima, las evaluaciones completas y las evaluaciones del potencial en materia de energía procedente de fuentes renovables y de utilización del calor y el frío residuales en el sector de la calefacción y la refrigeración, de conformidad con el artículo 15, apartado 7, de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

El Reglamento sobre la gobernanza [Reglamento (UE) 2018/1999²⁶] establece los detalles sobre la comunicación de información relativa a diversas disposiciones de la Directiva de eficiencia energética. En virtud de ese Reglamento, cada Estado miembro debe establecer un plan nacional integrado de energía y clima de diez años para el período 2021-2030, en el que describa cómo se propone contribuir, entre otras cosas, al objetivo de eficiencia energética para 2030. El Reglamento sobre la gobernanza también incluye requisitos específicos para el establecimiento de los objetivos de eficiencia energética, las obligaciones de comunicación de información, el seguimiento de los avances, y las medidas correctoras que deben adoptarse en caso de que la ambición y los avances sean insuficientes. Deberán analizarse los efectos de los cambios introducidos en la Directiva, lo que podría requerir una modificación posterior del Reglamento sobre la gobernanza para garantizar la coherencia entre ambos actos jurídicos. Las nuevas disposiciones, en particular las relativas al establecimiento de contribuciones indicativas nacionales, los mecanismos de subsanación de los desfases y las obligaciones de comunicación de información,

26. DO L 328 de 21.12.2018, p. 1.

deben transferirse y armonizarse con el Reglamento sobre la gobernanza, una vez esté revisado, para evitar que los requisitos se solapen. También podría ser necesario volver a evaluar algunas disposiciones del Reglamento sobre la gobernanza a la vista de los cambios propuestos en la presente Directiva.

La Directiva de eficiencia energética interactúa con otras disposiciones jurídicas sobre el mismo ámbito, a saber, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, la Directiva de la Unión sobre diseño ecológico y los Reglamentos de la Unión sobre etiquetado de la energía y los neumáticos²⁷. Estos instrumentos establecen normas mínimas de rendimiento, pero no requieren ninguna aceleración de las tasas de sustitución ni tampoco obligan a optar por unos resultados más eficientes por encima del mínimo. Los principales mecanismos de que disponen los Estados miembros para impulsar su ahorro de energía por encima de las tasas naturales a fin de cumplir los requisitos de la Directiva de eficiencia energética consisten en impulsar la sustitución de dispositivos ineficientes desde el punto de vista energético y en fomentar opciones más eficientes. Cada instrumento aborda distintos aspectos de la eficiencia energética pero, en última instancia, todos persiguen el mismo objetivo, a saber, mejorar la eficiencia energética y alcanzar el objetivo general de eficiencia energética de la Unión. En otros ámbitos, la Directiva de eficiencia energética complementa otras disposiciones jurídicas para prestar una mayor atención a la eficiencia energética y aumentar así la cantidad global de ahorro de energía, por ejemplo las medidas sobre contratación pública, redes de energía, y calefacción y refrigeración.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Los cambios en la arquitectura política de la Directiva de eficiencia energética interactúan con las políticas y medidas existentes y previstas, incluidos los mecanismos y las medidas relacionados (o no) con la fijación de precios. La Directiva de eficiencia energética, que aborda las barreras comerciales que obstaculizan la eficiencia energética, va de la mano de la introducción del comercio de los derechos de emisión para los combustibles utilizados en los edificios, lo que reducirá el tiempo de amortización de las inversiones en eficiencia energética y reforzará el interés económico de las medidas de eficiencia energética en toda la Unión. El Plan del Objetivo Climático demostró que la vía más rentable para conseguir el objetivo de reducción del 55% de las emisiones de GEI consiste en combinar la intervención reguladora y la tarificación del carbono. Lograr un equilibrio entre la tarificación del carbono y las políticas reguladoras es crucial para alcanzar este objetivo climático más elevado de una manera rentable, mitigando al mismo tiempo el posible impacto que pueda tener repercutir los costes del carbono, en particular a los clientes vulnerables y los usuarios finales. Al mismo tiempo, el comercio de los derechos de emisión generará ingresos adicionales procedentes de las subastas de tales derechos que podrán redistribuirse entre los Estados miembros y dentro de ellos con el fin de ayudar a los usuarios finales vulnerables y a aquellos que se encuentran en situación de pobreza energética a pagar sus facturas y llevar a cabo la renovación de edificios.

Objetivo 55 reúne los instrumentos de actuación pertinentes para contribuir al objetivo de reducir en un 55% las emisiones de GEI, y busca hacerlo de manera coherente y proporcional con los demás Reglamentos y Directivas pertinentes. Este es el caso, en particular, de la Directiva de eficiencia energética, la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE de la UE), el Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE), el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS), la Directiva sobre fiscalidad de la energía y el Reglamento sobre las normas sobre emisiones de CO₂ para los vehículos. Se reconoció que la coherencia entre las distintas iniciativas de Objetivo 55 es fundamental para garantizar que los instrumentos

27. SWD(2021) 623, anexo M.

de actuación del paquete, incluida la Directiva de eficiencia energética, contribuyan a alcanzar el objetivo climático más elevado, del 55%, de la manera más eficaz. Estas políticas de la UE contribuyen a la consecución de los objetivos de la Directiva de eficiencia energética, en particular por lo que respecta al objetivo de eficiencia energética. Los objetivos y medidas previstos en la Directiva de eficiencia energética garantizarán unos vínculos y sinergias más eficaces con las demás políticas de la Unión²⁸.

La Directiva de eficiencia energética presenta importantes interrelaciones con la Directiva sobre fuentes de energía renovables, en particular en relación con la calefacción y la refrigeración, ya que ambas contribuyen, además, a la consecución del objetivo de la Estrategia para la Integración del Sector Energético. La Directiva de eficiencia energética proporciona un marco reforzado para la planificación en términos de detección del potencial de la eficiencia energética y de energías renovables en la calefacción y la refrigeración, y exige que los Estados miembros apliquen políticas y medidas para explotar este potencial. Estas políticas y medidas apoyan directamente la consecución del objetivo de energías renovables en el sector de la calefacción y la refrigeración establecido en el artículo 23 de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. A su vez, estos objetivos contribuyen a la consecución de los objetivos de eficiencia energética establecidos en el artículo 23 de la Directiva de eficiencia energética y en la Directiva en su conjunto.

El RCDE de la UE establece un límite máximo de emisiones de GEI, que va disminuyendo con el tiempo. El RRE establece objetivos anuales vinculantes de emisiones de GEI para los Estados miembros en relación con las emisiones de GEI de sectores no cubiertos por el RCDE de la UE, como los edificios, el transporte y la agricultura. El RRE impulsa el cumplimiento de la Directiva de eficiencia energética, en particular la obligación de ahorro de energía. El requisito de adicionalidad contemplado en la obligación de ahorro de energía ofrece incentivos a los Estados miembros para que apliquen políticas y medidas nacionales que superen los niveles mínimos de los requisitos de eficiencia energética establecidos a escala de la Unión (por ejemplo, reglamentos de construcción nacionales más estrictos y programas que promuevan clases superiores de aparatos). Las medidas de fijación de precios, como el RCDE de la UE²⁹ y la Directiva sobre fiscalidad de la energía³⁰, hacen que las inversiones en eficiencia energética sean más atractivas desde el punto de vista financiero, pero no resuelven las barreras comerciales que hacen que el nivel de inversiones sea insuficiente. Por lo tanto, complementan la legislación sobre eficiencia energética, pero no la sustituyen.

Durante el período transitorio, hasta que todas las medidas y objetivos propuestos en Objetivo 55 entren plenamente en vigor y liberen a los ciudadanos europeos de la dependencia de los combustibles fósiles y del aumento de los costes de la energía, puede que algunas medidas tengan efectos distributivos significativos. Se espera que la ampliación del RCDE de la UE a los sectores de la construcción y el transporte provoque un aumento de los precios de la energía, pues es probable que los suministradores de combustible repercutan los costes del carbono a los consumidores, lo que puede afectar a los clientes vulnerables y a los usuarios finales que dependen de los combustibles fósiles, o a las personas en riesgo de sufrir pobreza energética. La existencia de medidas específicas facilitará la transición, tanto a nivel europeo como nacional. Objetivo 55 propone medidas específicas en el marco de la Directiva de eficiencia energética y un nuevo instrumento de financiación, basado en los ingresos del nuevo RCDE, a fin de mitigar el impacto del aumento de los costes para los

28. SWD(2021) 623, anexo M.

29. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo.

30. Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

consumidores derivado de la introducción de un precio del carbono en los sectores del transporte por carretera y de la construcción. Es fundamental garantizar que las inversiones en eficiencia energética se destinen a las personas más vulnerables de nuestras sociedades. Las medidas de apoyo para reforzar la obligación de ahorro de energía y para empoderar y proteger a los clientes vulnerables, a los hogares afectados por la pobreza energética o en riesgo de sufrirla y, en su caso, a las personas que viven en viviendas sociales, pueden contribuir a mitigar estos efectos. El efecto combinado de las medidas propuestas en el marco de la Directiva de eficiencia energética, por un lado, y del nuevo instrumento de financiación basado en los ingresos procedentes del comercio de los derechos de emisión en los nuevos sectores, por otro lado, ayudará a abordar los posibles efectos sociales negativos de manera eficaz y con un espíritu de solidaridad. Los ingresos procedentes del RCDE de la UE, incluidos los procedentes del comercio de los derechos de emisión en los nuevos sectores, también seguirán estando a disposición de los Estados miembros para financiar medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, los sistemas urbanos de calefacción y el aislamiento, o para prestar apoyo financiero a los hogares de renta media y baja.

Con el fin de abordar las repercusiones sociales derivadas del comercio de los derechos de emisión en los dos nuevos sectores, el de la construcción y el del transporte por carretera, se crea un Fondo Social para el Clima («el Fondo»). Para garantizar que el presupuesto de la Unión pueda asumir el gasto adicional que supone este Fondo, la Comisión presenta, en paralelo a ese Fondo, propuestas de Reglamento para modificar tanto el Reglamento sobre el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 como la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo («la Decisión sobre recursos propios»). En particular, una parte de los ingresos procedentes del comercio de los derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera y los edificios irá a parar al presupuesto de la Unión. El Fondo debe proporcionar financiación a los Estados miembros para apoyar las medidas e inversiones de estos destinadas a aumentar la eficiencia energética de los edificios, para llevar a cabo mejoras en materia de eficiencia energética y renovaciones de edificios, y descarbonizar la calefacción y la refrigeración de estos, incluida la integración de la producción de energía procedente de fuentes de energía renovables, así como para financiar la movilidad de emisión cero y de baja emisión. Los Estados miembros también podrían considerar la opción de proporcionar temporalmente un apoyo directo a los hogares vulnerables, junto con inversiones que aceleren el cambio estructural.

Además, en consonancia con la oleada de renovación, el apoyo de la Unión en materia de financiación a las inversiones en materia de eficiencia energética y renovación de edificios destinadas a abordar o prevenir la pobreza energética se materializa en una serie de programas nuevos, y otros ya existentes, del MFP y de Next-GenerationEU.

El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que pondrá a disposición de los Estados miembros un total de 672 500 millones EUR entre subvenciones y préstamos, es otra fuente clave de financiación para las inversiones en eficiencia energética. En el marco del objetivo global de dedicar el 37% de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a las acciones por el clima, los Estados miembros planean destinar cantidades significativas a aquellas inversiones en la renovación de edificios dirigidas específicamente a los edificios menos eficientes y a los hogares en situación de pobreza energética, en consonancia con las orientaciones de la Comisión Europea.

Los fondos de la política de cohesión, dentro del objetivo climático global del 30% y a través de la concentración temática contemplada en el objetivo político 2, seguirán asignando una parte importante del presupuesto de la Unión a las inversiones en eficiencia energética y renovación de edificios, mientras que InvestEU, a través de los instrumentos financieros específicos y la asistencia técnica, en particular el

mecanismo ELENA, movilizará las inversiones públicas y privadas necesarias en los Estados miembros.

El Fondo de Transición Justa, con un presupuesto total de 17 500 millones EUR, tendrá por objeto aliviar los costes sociales y económicos derivados de la transición a una economía climáticamente neutra, en particular mediante inversiones en eficiencia energética y renovación de edificios, que tendrán el doble beneficio de crear empleo local y de abordar la pobreza energética de manera duradera.

Por último, los programas gestionados de forma centralizada, como LIFE u Horizonte Europa, tendrán como prioridades la financiación en pro de una transición justa y ecológica, en consonancia con los objetivos de los programas específicos y su naturaleza, es decir, con el objetivo de la innovación tecnológica y de mercado y el desarrollo de las mejores prácticas en la aplicación de la política de eficiencia energética. La legislación de la UE sobre emisiones de CO₂ de los vehículos de carretera obliga a los fabricantes a reducir las emisiones medias de CO₂ de los tubos de escape de los vehículos nuevos en el conjunto de vehículos que vendan. Se han establecido normas para los vehículos pesados y para los turismos y los vehículos comerciales ligeros³¹. Estas normas implican que los fabricantes deben utilizar tecnología para mejorar la eficiencia energética de los vehículos (por ejemplo, reduciendo su resistencia aerodinámica o a la rodadura, o la eficiencia del grupo motopropulsor) o utilizando una fuente de energía con bajas emisiones de CO₂ en condiciones reales de conducción. El cambio a sistemas de propulsión eléctricos evita las pérdidas de energía de los motores de combustión interna y conduce a una reducción del uso de energía final por kilómetro. La reducción del uso de energía en el sector del transporte como consecuencia de la legislación sobre emisiones de CO₂ de los vehículos se refleja en la cuantificación del objetivo general de eficiencia energética de la UE. La Directiva de eficiencia energética creará sinergias con las medidas de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. La Directiva da plena flexibilidad y discrecionalidad a los Estados miembros en cuanto a la elección de medidas para lograr la reducción del uso de energía en el transporte y, al mismo tiempo, fomenta la adopción de medidas de eficiencia energética en ese sector. El Plan de Acción para la Economía Circular también complementa a la Directiva de eficiencia energética. El diseño de productos e infraestructuras con vidas útiles más prolongadas, o la reutilización y el reciclado de materias primas, conducen a una reducción del consumo de energía y de las emisiones de GEI a lo largo del ciclo de vida de los productos y las infraestructuras. La oleada de renovación se centra en garantizar que los edificios europeos sean más eficientes desde el punto de vista energético, menos intensivos en carbono durante todo su ciclo de vida y más sostenibles. Los principios de la economía circular pueden ayudar a reducir la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los materiales y generadas a raíz de la renovación de edificios.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 194, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que constituye la base jurídica de las medidas sobre la energía. Las medidas propuestas tienen por objeto mejorar la eficiencia energética en todos los sectores y a lo largo de toda la cadena energética, por lo que persiguen uno de los objetivos enumerados en el artículo 194, concretamente el de fomentar la eficiencia energética y el ahorro energético, de conformidad con el artículo 194, apartado 1, letra c). Habida cuenta de que el Tratado contiene una base jurídica específica referente a la energía, se considera adecuado recurrir a ella.

31. Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Puesto que la Unión no dispone de competencias exclusivas en cuanto a las políticas sobre energía, la presente propuesta aplica el principio de subsidiariedad. La propuesta se basa en la creciente importancia de la eficiencia energética como reto político y económico, y en su estrecha interrelación con los ámbitos de actuación de la seguridad del abastecimiento energético, el cambio climático, el mercado interior y el desarrollo económico y social.

Necesidad de que intervenga la UE

La acción de la UE está por tanto justificada por razones de subsidiariedad, en consonancia con el artículo 191 del TFUE, ya que está demostrado que la coordinación a nivel europeo mejora la seguridad energética y los beneficios medioambientales y climáticos. Los problemas subyacentes que causan un déficit de ahorro de energía (en comparación con el nivel óptimo desde el punto de vista de la sociedad) son los mismos en toda la UE y están presentes en todas partes³².

La actuación a nivel de la Unión es necesaria para garantizar que los Estados miembros contribuyan al objetivo vinculante de eficiencia energética a nivel de la UE y que este se cumpla de forma colectiva y rentable. Los Estados miembros deben definir sus propios niveles de ambición, incluidas trayectorias que sean acordes a sus circunstancias y contextos nacionales. La naturaleza del instrumento y el hecho de que el objetivo de eficiencia energética no sea vinculante a nivel nacional respetan el principio de subsidiariedad. Al tener en cuenta el contexto y las especificidades nacionales, los Estados miembros conservarán el mismo nivel de flexibilidad a la hora de seleccionar el conjunto de políticas, los sectores y el enfoque necesarios para lograr el ahorro de energía requerido de aquí a 2030.

Dado que el objetivo climático es más ambicioso, la acción de la Unión complementará y reforzará las acciones realizadas a nivel nacional y local en pro de una mayor eficiencia energética. El Reglamento sobre la gobernanza ya prevé la obligación de que la Comisión actúe en caso de que los Estados miembros muestren poca ambición para alcanzar los objetivos de la Unión, por lo que reconoce *de facto* y formalmente el papel esencial de la acción de la Unión en este contexto, de modo que dicha acción queda justificada por razones de subsidiariedad, de conformidad con el artículo 191 del TFUE.

Los problemas subyacentes que causan un déficit de ahorro de energía (en comparación con el nivel óptimo desde el punto de vista de la sociedad) son los mismos en toda la Unión y están presentes en todas partes. Dados los costes externos del consumo de energía (por ejemplo, las emisiones de gases de efecto invernadero, las emisiones de contaminantes atmosféricos o la seguridad energética), es probable que las medidas para aumentar la eficiencia energética y reducir el uso de energía generen beneficios que vayan más allá de las fronteras nacionales. Cuando existen problemas transfronterizos, es difícil que la actuación de los Estados miembros consiga resultados óptimos. A la vista del carácter más ambicioso del objetivo climático, que requiere un objetivo más elevado en materia de eficiencia energética, la acción de la Unión debe complementar y reforzar la acción nacional y local.

Además, la naturaleza del instrumento y el hecho de que el objetivo de eficiencia energética no sea vinculante a nivel nacional respetan el principio de subsidiariedad. Al tener en cuenta el contexto y las especificidades nacionales, los Estados miembros conservan el mismo nivel de flexibilidad a la hora de seleccionar el conjunto de políticas, los sectores y el enfoque necesarios para lograr el ahorro de energía requerido de aquí a 2030. Sin embargo, la energía es un ámbito de actuación en el que se necesitan grandes inversiones.

Un enfoque coordinado a nivel de la Unión puede generar confianza, fiabilidad y continuidad, y aumentar la probabilidad de que los distintos agentes inviertan y

32. SWD(2021) 623, punto 2.

se involucren. Las políticas a nivel de la Unión también pueden crear una transición equitativa y justa para aquellos países y regiones cuyas economías pueden verse afectadas significativamente por los cambios en la estructura industrial o el empleo como resultado de la transición energética hacia la descarbonización.

Además, una acción coordinada a nivel de la Unión permite tener más en cuenta las diferentes capacidades de actuación de los Estados miembros. Un coste externo se produce cuando la producción o el consumo de un bien o servicio impone un coste (efecto negativo) a un tercero.

Valor añadido de la UE

Las políticas de eficiencia energética son un mecanismo crucial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuyen a generar beneficios medioambientales, económicos y sociales, como la mejora de la calidad del aire, la reducción de las facturas energéticas y la mejora de la salud. Los objetivos energéticos y climáticos de la Unión para 2030 son objetivos colectivos. A este respecto, las políticas coordinadas de la Unión tienen mayores posibilidades de transformar Europa en un continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Un enfoque común es la manera más eficaz de garantizar el cumplimiento de los compromisos internacionales.

Es necesario llevar a cabo acciones concretas para reducir el consumo de energía de los Estados miembros. No obstante, también es necesario establecer un marco eficaz a nivel de la Unión para dichas acciones. Un enfoque coordinado y armonizado a nivel de la Unión permitirá y reforzará la actuación de los Estados miembros y garantizará las cuatro libertades. Un enfoque común de la Unión ayudará, por ejemplo, a crear mercados mayores para los suministradores, los trabajadores y los bienes europeos, y garantizará que se apliquen las mismas obligaciones y normas, lo que protegerá e impulsará la competencia. Un enfoque común a nivel de la Unión permitirá que los consumidores disfruten de los mismos derechos básicos y reciban información comparable y reconocible en toda la Unión. Un enfoque común de la Unión en materia de eficiencia energética permitirá abordar retos comunes específicos, como la necesidad de aliviar la pobreza energética.

La experiencia adquirida a raíz de la ejecución de la Directiva de eficiencia energética ha demostrado que un marco común de la Unión es socialmente justo, reduce costes, aumenta los beneficios derivados del mercado interior y permite a los responsables de la elaboración de las políticas nacionales aprender unos de otros. La Directiva de eficiencia energética complementa y cataliza eficazmente otras medidas nacionales y de la Unión. Las políticas adoptadas a escala de la Unión reflejan la estrecha interrelación existente entre los ámbitos de actuación del cambio climático, la seguridad del suministro, la sostenibilidad, el medio ambiente, el mercado interior y el desarrollo social y económico. Así pues, a la hora de decidir y aplicar las políticas y medidas, pueden tenerse en cuenta los efectos en el mercado único relativos al crecimiento, las inversiones y la creación de empleo. Esto fue respaldado por el grupo de trabajo encargado de movilizar los esfuerzos de los Estados miembros para alcanzar los objetivos de eficiencia energética para 2020, que pidió un marco de actuación en materia de eficiencia energética sólido, específico y común a fin de atraer las inversiones necesarias y garantizar que el ahorro de energía se lograra de manera equivalente y justa.

Además, el mercado único de la Unión actúa como un gran impulsor de la rentabilidad a la hora de lograr la reducción de las emisiones de GEI.

Una acción común de la Unión garantizará que los objetivos de la política se alcancen colectivamente y al menor coste posible. Por consiguiente, a fin de alcanzar colectivamente los objetivos globales, la acción coordinada a nivel de la Unión puede permitir e intensificar los esfuerzos a nivel nacional garantizando un enfoque más armonizado, ayudando a crear mercados a gran escala para los suministrado-

res europeos y garantizando que estos estén sujetos a las mismas obligaciones y normas.

Un marco a nivel de la Unión también proporcionará más seguridad a los inversores y un impulso general en todo el mercado único a las inversiones en productos más eficientes desde el punto de vista energético, sean del tipo que sean. El establecimiento de objetivos nacionales y de la Unión ofrece una indicación clara de los esfuerzos previstos en materia de eficiencia energética, y ayuda a definir el tamaño del mercado de productos y servicios eficientes desde el punto de vista energético. Esto enviará a los suministradores y fabricantes la señal de que han de esforzarse más en el desarrollo de tales productos.

Conseguir la eficiencia energética y, al mismo tiempo, empoderar a los consumidores requiere información significativa, precisa y comprensible sobre el uso de la energía y los costes correspondientes, así como un acceso fácil a un mercado competitivo de materiales de construcción de edificios (ventanas, aislamiento, etc.), a soluciones de calefacción y refrigeración, y a otros productos que contribuyan a mejorar la eficiencia energética.

Deben adoptarse medidas sectoriales específicas, como las destinadas al sector de la calefacción y la refrigeración, a fin de garantizar una atención adecuada a los sectores en los que deba lograrse la mayor reducción de las emisiones de GEI. Una planificación armonizada garantiza que las políticas y las medidas nacionales sean de una calidad comparable. También garantiza que los Estados miembros dispongan de información estructurada sobre los objetivos y planes sectoriales, lo que les ayuda, así como a los participantes en el mercado, a planificar sus actividades. En el caso de la calefacción y la refrigeración, ayuda a garantizar un mercado suficiente con normas comunes, para que los suministradores de equipos de alta eficiencia destinados a los sistemas urbanos de calefacción y cogeneración reduzcan sus costes y estén más motivados para innovar y mejorar su oferta.

Al actuar a nivel de la Unión, pueden abordarse varias barreras a la inversión pública y privada, afrontando la falta de coordinación entre los distintos organismos de autorización a nivel nacional y estimulando la capacidad administrativa para ejecutar proyectos transfronterizos y establecer sistemas de apoyo.

La Directiva de eficiencia energética establece esencialmente el objetivo general de eficiencia energética, pero deja en manos de los Estados miembros la mayoría de las medidas necesarias para alcanzarlo. La aplicación del principio de «primero, la eficiencia energética» concede flexibilidad a los Estados miembros. La Directiva de eficiencia energética establece objetivos vinculantes de eficiencia energética a nivel de la Unión, pero no establecerá objetivos vinculantes a nivel nacional con vistas a 2020 ni 2030. Los Estados miembros deben determinar su contribución a la consecución colectiva del objetivo de eficiencia energética de la Unión teniendo en cuenta la fórmula prevista en la Directiva de eficiencia energética. La obligación de lograr una reducción anual del consumo de energía en el sector público garantizará que este cumpla su papel ejemplarizante, y los Estados miembros conservarán una flexibilidad plena en cuanto a la elección de medidas de mejora de la eficiencia energética destinadas a alcanzar la reducción requerida del consumo de energía final. Además, la Directiva de eficiencia energética seguirá estableciendo el índice de renovación anual necesario sobre la base de la superficie de los edificios. El ámbito de aplicación de esta obligación se amplía a los edificios que sean propiedad de cualquier organismo público en el territorio de un Estado miembro. Esta medida garantizará que los Estados miembros sigan dando ejemplo mediante la mejora de la eficiencia energética de los edificios en sus ámbitos de competencia y conserven, al mismo tiempo, la flexibilidad en cuanto a la elección de las medidas. Por otra parte, la Directiva de eficiencia energética proporcionará el marco necesario para garantizar que los productos, servicios, obras y edificios adquiridos por los organismos públicos tengan un alto rendimiento energético, y para considerar, cuan-

do proceda, aspectos más amplios en materia de sostenibilidad, medio ambiente y economía circular y aspectos de tipo social. El enfoque armonizado, en el que los procesos de licitación tendrán en cuenta los aspectos de eficiencia energética, preservará la competencia, garantizará un ahorro de energía rentable y a largo plazo, y permitirá la continuación de los mercados de gran escala. La Directiva de eficiencia energética ampliará el ahorro de energía al aumentar la tasa de ahorro. Los Estados miembros deben seguir logrando más ahorro de energía cada año mediante medidas de actuación en todos los sectores. Dado que la obligación de ahorro de energía es una medida eficaz para mejorar la eficiencia energética en diversos sectores, también es un instrumento eficaz para ayudar a los Estados miembros a mitigar la pobreza energética. Así pues, la obligación de ahorro de energía exigirá a los Estados miembros que una determinada proporción (calculada individualmente respecto de la cantidad total exigida de ahorro de energía) provenga de los clientes vulnerables y los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Un enfoque armonizado puede contribuir a lograr una transición energética justa para todos los ciudadanos europeos. La obligación de ahorro de energía no altera la plena flexibilidad de la que disponen los Estados miembros a la hora de elegir los tipos de medidas de actuación, su tamaño, alcance y contenido. La Directiva de eficiencia energética garantizará que todos los ciudadanos europeos disfruten del mismo nivel de derechos contractuales básicos por lo que respecta a la calefacción, la refrigeración y el agua caliente sanitaria. La Directiva de eficiencia energética exigirá la aplicación de determinados derechos contractuales básicos de los clientes, pero no se restringirán las competencias nacionales. La igualdad de condiciones en toda la UE es también necesaria en lo que atañe a las actividades de información y sensibilización de los consumidores. Los Estados miembros están obligados a adoptar las medidas adecuadas, pero son libres a la hora de decidir el diseño concreto de esas acciones. Los efectos de la crisis económica y sanitaria a escala de la Unión ponen de manifiesto que el enfoque armonizado es también necesario para empoderar y proteger a los clientes vulnerables, los usuarios finales y aquellos afectados por la pobreza energética.

A fin de garantizar el mismo nivel de protección y empoderamiento, la Directiva de eficiencia energética exige que la aplicación y la financiación de medidas de mejora de la eficiencia energética se realicen con carácter prioritario entre esas personas, lo que también ayudará a los Estados miembros a mitigar los efectos distributivos. Deberá establecerse una red de expertos en cada Estado miembro, que facilitará las acciones del Estado miembro en este ámbito. Aunque las auditorías energéticas son obligatorias para las grandes empresas, porque el ahorro de energía puede ser significativo, los Estados miembros seguirán siendo libres de desarrollar programas que animen a las pymes a someterse a auditorías energéticas. Por lo que al sector de la calefacción y la refrigeración se refiere, los Estados miembros conservan sus competencias para llevar a cabo una evaluación completa del potencial de cogeneración de alta eficiencia y de sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración, y pueden conceder exenciones en el ámbito de la recuperación de calor residual mediante cogeneración de alta eficiencia o mediante el suministro de una red urbana de calefacción o refrigeración. La Directiva de eficiencia energética permitirá a los Estados miembros introducir medidas y procedimientos para promover las instalaciones de cogeneración. Para contribuir a la creación de un mercado único, todos los Estados miembros, las autoridades reguladoras nacionales y los gestores de redes de transporte y distribución deben aplicar el principio de «primero, la eficiencia energética» y eliminar todas las medidas reglamentarias, no reglamentarias y técnicas a fin de mejorar la eficiencia energética en la explotación de las redes de energía. El desarrollo de un mercado de servicios energéticos para garantizar la disponibilidad tanto de la demanda como de la oferta de tales servicios seguiría estando sujeto a la discrecionalidad de los Estados miembros. La Directiva de eficiencia energética

conservaría la flexibilidad de que disponen los Estados miembros para tomar medidas destinadas a detectar y abordar las barreras reglamentarias y no reglamentarias a las mejoras de la eficiencia energética. Se animaría a los Estados miembros y a las regiones a hacer pleno uso de los Fondos Estructurales y de Inversión y otros mecanismos de financiación con el fin de impulsar las inversiones en medidas de mejora de la eficiencia energética, aliviar la pobreza energética y mitigar cualquier efecto distributivo sobre los clientes vulnerables y los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y aquellas que viven en viviendas sociales.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

Proporcionalidad

Sobre la base de la evaluación de impacto adjunta³³ y de acuerdo con el principio de proporcionalidad, las modificaciones propuestas, en términos generales, no exceden de lo necesario para alcanzar el objetivo de lograr una mayor ambición en materia de eficiencia energética con vistas a lograr el objetivo climático más elevado para 2030. Por lo que se refiere a los objetivos de eficiencia energética, las modificaciones son proporcionales a la ambición exigida por la Unión, en consonancia con el objetivo climático más elevado de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 55%, tal como se propone en el Plan del Objetivo Climático. Varias enmiendas establecen objetivos y obligaciones específicos para que las administraciones públicas logren un ahorro de energía en determinados ámbitos –sector público y pobreza energética–, que será proporcionado, en términos generales. En cuanto a la obligación de ahorro de energía para el sector público, los organismos públicos se definen en la Directiva 2014/24/UE, sobre contratación pública (poderes adjudicadores). Los Estados miembros tendrían que crear una base de datos de organismos públicos e incluir en ella el consumo anual de energía de estos. La obligación de reducción del consumo de energía propuesta deja a los Estados miembros una flexibilidad significativa en cuanto a dónde y cómo podría lograrse el ahorro de energía. Dada la rentabilidad que se derivaría de la aplicación de las medidas de ahorro, este esfuerzo se considera eficaz y no excesivo. La propuesta también tiene por objeto abordar los impactos distributivos derivados de la ampliación del comercio de los derechos de emisión a los edificios y al transporte. El establecimiento de definiciones y obligaciones, en particular en relación con la calefacción y la refrigeración, sería proporcional al ahorro adicional de energía y a las sinergias con los demás instrumentos que podrían lograrse en este sector. La proporcionalidad de los requisitos adicionales de seguimiento y comunicación de información depende del equilibrio entre el aumento de los costes y el ahorro que se consiga gracias a una mejor comprensión de los efectos de las medidas pertinentes.

Las obligaciones impuestas son, por tanto, proporcionadas al objetivo que se persigue.

Elección del instrumento

El instrumento elegido es una Directiva que debe ser ejecutada por los Estados miembros. Una Directiva es el instrumento adecuado, ya que define claramente los objetivos de la Unión que deben alcanzarse y, al mismo tiempo, deja a los Estados miembros la flexibilidad suficiente para ejecutarla de manera que se adapte a sus circunstancias nacionales particulares.

La propuesta combina una codificación y una modificación de la Directiva de eficiencia energética. En el contexto de «La Europa de los ciudadanos», la Comisión concede gran importancia a la simplificación y la claridad del Derecho de la Unión, que de esta forma resulta más accesible y comprensible para los ciudadanos, concediéndoles nuevas posibilidades y reconociéndoles derechos concretos que pueden invocar. La propuesta implica una modificación de fondo de la Directiva de eficiencia energética, que ha sido modificada en varias ocasiones.

³³. SWD(2021) 623.

Para armonizar los dos procesos, el de revisión y el de codificación, la Comisión propone una refundición de la Directiva de eficiencia energética. La técnica de la refundición contribuye a simplificar la legislación de la Unión al permitir la adopción de un texto legislativo único que introduce la modificación deseada, codifica esa modificación y otras anteriores con las disposiciones inalteradas del acto anterior, y deroga dicho acto y los actos modificativos anteriores. Por lo tanto, una Directiva refundida es el instrumento adecuado y está en consonancia con el compromiso adquirido por la Comisión en virtud del apartado 46 del Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación³⁴. El nuevo acto jurídico sustituirá y derogará el acto 2012/27/UE anterior.

En caso de cambio de numeración de los artículos, la correlación entre los números antiguos y los nuevos se ha hecho constar en una tabla de correspondencia que figura en el anexo XVI de la Directiva refundida.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluación *ex post* de la legislación vigente³⁵

La Directiva de eficiencia energética sigue siendo pertinente para lograr una mayor eficiencia energética en la Unión y contribuir al objetivo climático más elevado del 55%. También genera otros beneficios, como la disminución de la dependencia de las importaciones de energía, y estimula la innovación y la competitividad. La evaluación ha mostrado que corresponde a la Directiva de eficiencia energética garantizar que los Estados miembros adopten medidas adecuadas en ámbitos específicos del consumo de energía. Diversos estudios realizados por la Comisión, así como datos procedentes de las partes interesadas³⁶, muestran que, incluso con las tecnologías existentes, todavía hay un margen significativo para realizar inversiones en eficiencia energética y obtener ahorros rentables en los sectores económicos de los Estados miembros y en la sociedad en general.

Sin embargo, en una hipótesis de una situación sin cambios, y aún más con motivo de los efectos socioeconómicos adversos y las pérdidas de ingresos causados por la crisis de la Covid-19, una gran parte de este potencial de eficiencia energética y ahorro de energía seguiría sin explotarse, debido, entre otras cosas, a las deficiencias del mercado y de la normativa, que impiden que se realicen inversiones y acciones rentables en materia de eficiencia energética. Dado ese significativo potencial de ahorro de energía, es necesario seguir fomentando acciones de eficiencia energética y eliminar las barreras que siguen existiendo de cara a un comportamiento eficiente desde el punto de vista energético, también en relación con las inversiones.

Según la evaluación, parece que los sectores públicos se muestran reticentes a incluir sistemáticamente requisitos de eficiencia energética en la adjudicación de contratos públicos, principalmente debido al precio de compra. Así pues, existe margen para reforzar y armonizar la Directiva de eficiencia energética de modo que contribuya a alcanzar el objetivo climático más elevado y los objetivos del Pacto Verde Europeo. Además, existe potencial para que la Directiva de eficiencia energética aborde mejor los retos socioeconómicos, como la protección y el empoderamiento de los clientes vulnerables y los usuarios finales y la mitigación de la pobreza energética. Por lo que se refiere a las industrias, la evaluación muestra que uno de los obstáculos clave podría ser que la mayoría de las empresas no tienen la experiencia necesaria para saber qué oportunidades técnicas de ahorro de energía están disponibles o cuáles podrían ser los posibles beneficios económicos.

En términos de eficiencia, la Directiva de eficiencia energética ha dado lugar a mejoras de eficiencia energética en toda la Unión gracias a los objetivos (en par-

34. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

35. SWD(2021) 623.

36. Véase, por ejemplo: https://www.eiif.org/sites/default/files/2020-12/Eiif_White%20paper_2020_REV.15.pdf

ricular, los artículos 3 y 5) y las medidas vinculantes (en particular, el artículo 7, sobre las obligaciones de ahorro de energía) que establece, aunque los avances en la consecución de los objetivos de eficiencia energética de la Unión para 2020 no fueron suficientes. Lograr el nivel necesario de mejora de la eficiencia energética depende en gran medida de la ambición de los Estados miembros a la hora de fijar objetivos, y de sus esfuerzos a la hora de adoptar y aplicar medidas de eficiencia energética a nivel nacional. Aunque la Directiva de eficiencia energética establece límites de consumo de energía primaria y final para la Unión en su conjunto, y aunque el Reglamento sobre la gobernanza prevé otras medidas de la Unión en caso de que los objetivos no se cumplan, el carácter indicativo del objetivo no ayuda a su consecución. El artículo 7 sigue siendo una medida eficaz de la que depende el ahorro de energía, principalmente en el sector de la construcción. Las obligaciones del sector público (artículos 5 y 6) resultaron fundamentales para demostrar el papel ejemplarizante de las administraciones centrales en el fomento de la eficiencia energética a través de renovaciones y de la contratación pública. Sin embargo, las medidas se aplicaron a una escala limitada, y hay una serie de limitaciones que impiden aprovechar el potencial de ahorro de energía en el sector público. La Directiva de eficiencia energética también fue crucial para promover el uso de auditorías energéticas en toda la Unión (artículo 8). Sin embargo, persisten importantes limitaciones, como el seguimiento de las auditorías y los retos relacionados con la aplicación de la definición de «pyme», o la falta de requisitos y de incentivos para la aplicación de sistemas de gestión de la energía. Los requisitos del artículo 14 en materia de calefacción y refrigeración, en particular el requisito de establecer evaluaciones completas, contribuyeron a aumentar la importancia de la calefacción y la refrigeración y el conocimiento general al respecto en todos los Estados miembros. Sin embargo, el análisis mostró que el impacto global había sido bastante bajo, debido especialmente a que no se realizó un seguimiento de las conclusiones de las evaluaciones completas llevadas a cabo con arreglo al artículo 14, y debido también al amplio recurso a las exenciones permitidas. La Directiva de eficiencia energética contribuyó en gran medida al desarrollo de los mercados de servicios energéticos y a los contratos de rendimiento energético (artículo 18). Sin embargo, aún quedan importantes barreras por abordar.

En términos de eficiencia, la Directiva de eficiencia energética ha contribuido, por lo general, a lograr un ahorro de energía en la Unión de manera rentable. Varias disposiciones sujetas a «condiciones» (por ejemplo, en los artículos 5, 6, 9 a 11 y 14) obligaban a actuar, siempre que fuera rentable o viable desde el punto de vista económico o técnico. La Directiva otorgó una flexibilidad significativa a los Estados miembros a la hora de elegir medidas. No obstante, estos no siempre demostraron cómo se determinó la viabilidad. No hay indicios de que hayan existido diferencias significativas en la magnitud de los costes entre los Estados miembros para la mayoría de las disposiciones de la Directiva de eficiencia energética, a excepción del artículo 7 (los costes dependen del diseño y el alcance de la medida).

En términos de coherencia, la Directiva de eficiencia energética es, en general, coherente con otras políticas más amplias en materia de energía y clima; sin embargo, las crecientes interrelaciones con las energías renovables y con el RCDE de la UE requieren una racionalización adecuada y un examen más detallado de la reducción de la carga administrativa. Además, las disposiciones de la Directiva de eficiencia energética deben adaptarse a fin de que respalden los objetivos de descarbonización y de contaminación cero previstos en las iniciativas del Pacto Verde Europeo.

En términos del valor añadido de la Unión, la intervención de esta fue clave para lograr mejoras de eficiencia energética en todo su territorio. Es evidente que, de no existir el objetivo a escala de la UE ni las medidas vinculantes, tal mejora no se habría alcanzado en el mismo grado. Sin embargo, hay margen para reforzar y armonizar algunas disposiciones a fin de garantizar que la Directiva de eficiencia ener-

gética resulte en los esfuerzos necesarios para alcanzar el objetivo climático más elevado de la Unión de, al menos, el 55% para 2030.

Consultas con las partes interesadas

La hoja de ruta de la evaluación / evaluación inicial de impacto se publicó el 3 de agosto de 2020 y estuvo disponible hasta el 21 de septiembre de 2020.

La Comisión recibió 189 respuestas y 99 partes interesadas presentaron declaraciones complementarias y adjuntaron información a sus respuestas. La mayoría de las respuestas procedían de asociaciones empresariales (80 respuestas), seguidas de empresas (36 respuestas) y de ONG (26 respuestas). Además, entre septiembre y octubre de 2020, se organizaron 9 reuniones específicas con grupos seleccionados de partes interesadas sobre temas específicos, y el 10 de noviembre de 2020 se celebró una reunión del grupo de expertos sobre la Directiva de eficiencia energética. La Comisión también puso en marcha la consulta pública en internet, disponible desde el 17 de noviembre de 2020 hasta el 9 de febrero de 2021, en consonancia con las normas de mejora de la legislación. La encuesta contenía preguntas abiertas y de opciones múltiples que abarcaban una amplia gama de aspectos relativos a la evaluación *ex post* y opciones para la revisión de la Directiva de eficiencia energética. Se recibieron un total de 344 respuestas. El grupo de encuestados más numeroso fue el de las asociaciones empresariales (132 respuestas), el de los negocios y empresas individuales (92 respuestas), seguidos de las ONG (34 respuestas). 21 encuestados respondieron en calidad de ciudadanos individuales. Respondieron 24 autoridades públicas, entre ellas las autoridades nacionales de 9 Estados miembros (Chequia, Chipre, España, Estonia, Finlandia, Francia, Lituania, Países Bajos y Suecia).

Una gran mayoría de las partes interesadas (el 86% de los encuestados) opinó que la eficiencia energética debería desempeñar un papel clave en apoyo de unos objetivos climáticos más ambiciosos para 2030 y con vistas a lograr la neutralidad en carbono de la Unión para 2050. Las partes interesadas apoyaron en gran medida el refuerzo de la Directiva de eficiencia energética a ese respecto. La mayoría (53%) se mostraron favorables a la idea de establecer unos objetivos vinculantes de eficiencia energética, también a nivel nacional (47%). Las partes interesadas opinaron que se necesitaban esfuerzos adicionales en materia de eficiencia energética en los edificios (76%) y el transporte (62%), seguidos de la industria (52%) y las TIC (40%).

Las opiniones expresadas por las partes interesadas en la consulta pública y durante los talleres se han tenido en cuenta a la hora de establecer las distintas opciones de políticas en los ámbitos de actuación respectivos en la evaluación de impacto.

En junio, la Comisión Europea organizó una audiencia con los interlocutores sociales europeos en relación con Objetivo 55. Se pidió a los interlocutores sociales europeos que compartieran sus reacciones iniciales sobre ese paquete de medidas y expresaran su opinión sobre qué medidas y mecanismos de acompañamiento podrían ponerse en marcha para garantizar que nadie se quede atrás. Se planteó la necesidad de una mayor interacción entre el pilar europeo de derechos sociales y el Pacto Verde Europeo, y se explicó que los objetivos de ambas dimensiones debían ser las dos caras de una misma moneda.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

El estudio de apoyo de COWI fue el único contrato explícitamente destinado a apoyar de forma directa la preparación de la evaluación de impacto. Muchos otros informes han proporcionado información pertinente. En el caso de los requisitos de auditoría energética, se realizó una evaluación específica de los problemas existentes a la hora de aplicar la definición utilizada en el artículo 8, apartado 4, de la Directiva de eficiencia energética.

Evaluaciones de impacto

La ambición global de ahorro de energía y el nivel de las obligaciones en la materia son consecuencia de un enfoque rentable para alcanzar el objetivo global de reducir en un 55% las emisiones de GEI. Las medidas analizadas en la evaluación de impacto³⁷ son elementos adicionales para apoyar y permitir medidas de ahorro de energía que faciliten las inversiones en mejoras de la eficiencia energética y, de este modo, reducir el coste global de la consecución de los objetivos de ahorro de energía y de reducción de las emisiones de GEI.

Se consideraron medidas en diez ámbitos distintos que no se excluían mutuamente. Estas varían y entre ellas hay medidas reglamentarias y no reglamentarias. Se estudiaron varias medidas reglamentarias de distinto grado de rigor. La elección de la opción preferida requiere un juicio sobre el impacto óptimo para cada ámbito, contrastado con el esfuerzo regulador y la carga administrativa.

El principal impacto de la medida será que la Unión utilice menos energía, sin que esto afecte a la prestación de los servicios deseados. Esta reducción del uso de energía irá acompañada de beneficios colaterales, como la mejora de la seguridad energética y la reducción del impacto medioambiental. El menor impacto medioambiental se debe principalmente a una reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos de en torno a un 8%, pero también se esperan beneficios medioambientales derivados de una menor necesidad de suministro de combustible, una menor necesidad de infraestructuras y la reducción de las emisiones al agua, por ejemplo, de los equipos de eliminación de gases de combustión. Si el apoyo público a la renovación de edificios está bien enfocado, también puede aportar beneficios sociales sustanciales, gracias a la reducción de la pobreza energética y a mejoras equivalentes en la salud humana.

En todos los ámbitos, se espera que el ahorro de energía se consiga principalmente mediante inversiones que rentabilicen los costes de inversión en unos pocos años. Se facilita información sobre los plazos de amortización previstos, por sector y tipo de inversión.

Adecuación regulatoria y simplificación

La revisión es una refundición de la Directiva. La evaluación de impacto³⁸ detectó posibilidades de simplificación de la legislación vigente y de reducción de la carga normativa, y buscó la eficacia de las modificaciones propuestas. La eliminación del enfoque alternativo en cuanto a la renovación de los edificios de los organismos públicos simplificará las disposiciones, ya que la Directiva se centrará únicamente en las renovaciones. Se suprimen aspectos técnicos específicos relativos a los edificios públicos y a determinadas excepciones, dado que están regulados por la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios. La eliminación de las condiciones de rentabilidad y de viabilidad técnica o económica por lo que respecta a los requisitos de eficiencia energética en la contratación pública simplificará la aplicación de tales requisitos, ya que se aplicarán por igual a todas las autoridades públicas. Las opciones de desarrollo de TI y de contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

Garantizar que los esfuerzos de auditoría energética se centren en los usuarios con un mayor consumo de energía dará lugar a un ahorro de energía proporcionalmente más elevado, lo que reducirá significativamente la carga para las empresas con un menor consumo y simplificará dicha carga para las administraciones públicas, ya que tendrán un criterio más sencillo para evaluar la necesidad de auditorías y menos empresas que verificar. Se espera que el aumento de los costes de confor-

37. SWD(2021) 623.

38. SWD(2021) 623.

midad para aquellas empresas que permanezcan en el ámbito de aplicación de la disposición se amortice gracias a la adopción de más medidas de mejora rentables.

Las modificaciones reforzarán los requisitos existentes en materia de seguimiento y comunicación de información, en particular por lo que se refiere a las medidas destinadas a combatir la pobreza energética en el marco de la obligación de ahorro de energía (artículo 8) y a las relativas a las renovaciones de edificios del sector público, lo que garantizará unos mejores resultados, pero también se traducirá en una mayor carga administrativa para las autoridades públicas. Exigir requisitos adicionales de seguimiento y comunicación de información en relación con la contratación pública y los contratos de rendimiento energético mejoraría aún más la eficacia de estas disposiciones, pero podría aumentar en cierta medida la carga administrativa para las empresas y las autoridades públicas.

Ofrecer más orientación y apoyo para respaldar las acciones de los Estados miembros, por ejemplo en materia de sensibilización, dará lugar a un aumento a corto plazo de la carga administrativa, ya que serán ellos quienes deban establecer las diferentes campañas de información, los intercambios de conocimientos o los sistemas de apoyo, pero se espera que esto sea rentable a medio plazo, debido al mayor ahorro de energía.

Los requisitos adicionales de comunicación de información y seguimiento no exigirán la creación de ningún sistema nuevo de comunicación de información, sino que estarán sujetos al actual marco de seguimiento y comunicación de información establecido con arreglo al Reglamento sobre la gobernanza [Reglamento (UE) 2018/1999].

Derechos fundamentales

La propuesta se ajusta al artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que exige que las políticas de la Unión integren y garanticen, con arreglo al principio de desarrollo sostenible, un alto nivel de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión. Las modificaciones se traducirían en costes administrativos moderados para las autoridades públicas.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Una vez que los colegisladores adopten la presente Directiva refundida y durante el período de transposición, la Comisión emprenderá las siguientes acciones para facilitar su transposición:

- Elaboración de una tabla de correspondencias que sirva de lista de comprobación de la transposición, tanto para los Estados miembros como para la Comisión.
- Organización de reuniones con los expertos de los Estados miembros encargados de transponer las distintas partes de la Directiva para debatir cómo transponerlas y para resolver dudas, ya sea en el contexto de la Acción Concertada de la Directiva de Eficiencia Energética o en un formato de comité.
- Disponibilidad para reuniones bilaterales y llamadas con los Estados miembros en caso de que haya preguntas específicas sobre la transposición de la Directiva.
- Una vez finalizado el plazo de transposición, la Comisión llevará a cabo una evaluación completa para comprobar si los Estados miembros han transpuesto plena y correctamente la Directiva.

El Reglamento (UE) 2018/1999, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, estableció un marco integrado de planificación, seguimiento y comunicación de información en materia de energía y clima, a fin de

supervisar los avances hacia los objetivos en esa materia, en consonancia con los requisitos de transparencia del Acuerdo de París. Los Estados miembros tenían que presentar a la Comisión sus planes nacionales integrados de energía y clima para finales de 2019 y estos debían abarcar las cinco dimensiones de la Unión de la Energía para el período 2021-2030. Los Estados miembros deben informar cada dos años de los progresos logrados en la aplicación de los planes y, además, deben notificar a la Comisión sus proyectos de actualización de los planes, a más tardar el 30 de junio de 2023, y las actualizaciones definitivas, a más tardar el 30 de junio de 2024. Esas actualizaciones abarcarían cualquier objetivo nuevo acordado en la revisión de la Directiva de eficiencia energética. Se considera que este sistema de comunicación de información establecido en virtud del Reglamento sobre la gobernanza ha sido eficaz a la hora de supervisar los avances de los Estados miembros en materia de las contribuciones a la eficiencia energética a nivel nacional y de la Unión.

La presente propuesta contiene nuevas disposiciones, principalmente relacionadas con el establecimiento de contribuciones nacionales, los mecanismos de subsanación de los desfases y las obligaciones de comunicación de información. Estas propuestas deben transferirse y armonizarse con el Reglamento (UE) 2018/1999, sobre la gobernanza, una vez que esté revisado, a fin de evitar el solapamiento de los requisitos. También podría ser necesario volver a evaluar algunas disposiciones del Reglamento sobre la gobernanza a la vista de los cambios propuestos en la presente Directiva.

En el artículo 33 de la presente Directiva refundida se propone evaluar el nivel de ambición de los artículos 4, 5, 6 y 8.

Documentos explicativos (para las Directivas)

La Directiva de eficiencia energética introduce un nuevo artículo (artículo 3) relativo al principio de «primero, la eficiencia energética», con el fin de garantizar que este se aplique cuando sea pertinente y que se supervise adecuadamente de forma generalizada. Dado el amplio ámbito de aplicación del principio, la Directiva no especifica cómo debe hacerse. Para facilitar la aplicación de las disposiciones de la Directiva de eficiencia energética, la Comisión Europea formulará una Recomendación a los Estados miembros en la que proporcionará orientaciones sobre la manera en que ese principio debe interpretarse y aplicarse en diversos contextos. Este documento de orientación debería contribuir a que el principio sea más operativo.

A raíz de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto Comisión/Bélgica (asunto C-543/17), los Estados miembros deben adjuntar a sus comunicaciones de las medidas nacionales de transposición información suficientemente clara y precisa e indicar qué disposiciones de la legislación nacional transponen las disposiciones de una Directiva. Esto debe facilitarse para cada obligación, no solo a nivel de artículo.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Las disposiciones fundamentales por las que se modificará sustancialmente la Directiva 2012/27/UE, o por las que se añadirán nuevos elementos son las siguientes:

Los artículos 1 y 4 establecen un objetivo vinculante de eficiencia energética de la Unión más ambicioso en relación con el consumo de energía final y primaria, así como contribuciones nacionales indicativas de eficiencia energética, y proporcionan una fórmula a los Estados miembros para que calculen sus contribuciones. Los objetivos de la Unión se fijan en términos del nivel de consumo de energía primaria y final que debe alcanzarse en 2030, y el nivel de ambición se expresa comparando estos niveles con las previsiones de la hipótesis de referencia de 2020 para 2030. El nivel de ambición así expresado refleja los esfuerzos adicionales necesarios en comparación con los actuales o con los indicados en los planes nacionales de energía y clima. En los considerandos se mantienen las comparaciones con el período

de referencia anterior, es decir, las previsiones de la hipótesis de referencia de 2007 para 2030 y los valores históricos de 2005.

Las contribuciones nacionales siguen siendo indicativas, debido a la fuerte oposición que la mayoría de los Estados miembros mostraron, en la consulta pública y en otros foros, a la idea de unos posibles objetivos nacionales vinculantes. Sin embargo, se proponen parámetros de referencia y nuevos mecanismos de subsanación de desfases que complementan los propuestos en el Reglamento sobre la gobernanza.

El artículo 3 introduce una nueva disposición sobre el principio de «primero, la eficiencia energética», a fin de proporcionar la base jurídica para la aplicación del principio y minimizar, al mismo tiempo, la carga administrativa. Incluye la obligación de considerar soluciones de eficiencia energética a la hora de tomar decisiones de actuación y de inversión en los sistemas energéticos y en los sectores no energéticos, incluidas las viviendas sociales.

El artículo 5 introduce la obligación de que el sector público reduzca su consumo de energía en los servicios públicos y las instalaciones de los organismos públicos. Esto puede alcanzarse en cualquier subsector del sector público, como el transporte, los edificios públicos, la ordenación del territorio y la gestión del agua y los residuos.

El artículo 6 amplía el ámbito de aplicación de la obligación de renovación. La obligación se aplicará ahora a todos los organismos públicos de todos los niveles de la Administración y en todos los sectores de actividad de los organismos públicos, en particular en la sanidad, la educación y la vivienda pública, donde los edificios son propiedad de los organismos públicos. Esto acercará los beneficios de la renovación de edificios públicos a todos los ciudadanos de todos los Estados miembros, y multiplicará las renovaciones en el sector público. El artículo 6 tiene por objeto las renovaciones que cumplan la norma de los edificios de consumo de energía casi nulo (EECN), que es una norma rentable y más estricta para las renovaciones. El índice de renovación más bajo sigue siendo del 3%, que es el mínimo común denominador para un índice mínimo de renovación, si bien se reconoce que algunos Estados miembros, regiones y ciudades ya han adoptado requisitos y normas más ambiciosos de renovación en el sector público. Por último, se suprimen las alternativas que permitían a los Estados miembros lograr un ahorro de energía similar mediante medidas distintas de las renovaciones. Tales medidas pueden seguir contabilizándose en relación con las obligaciones de ahorro de energía previstas en el artículo 8 y contribuir al cumplimiento de la obligación en él establecida. El artículo 6 tiene por objeto las renovaciones, en consonancia con la oleada de renovación.

El artículo 7 refuerza las disposiciones en materia de contratación pública ampliando la obligación de tener en cuenta los requisitos de eficiencia energética en todos los niveles de la Administración Pública, y suprimiendo las condiciones relativas a la rentabilidad y la viabilidad técnica y económica. Las modificaciones incluirán una disposición en virtud de la cual los Estados miembros podrán exigir que los organismos públicos tengan en cuenta, cuando proceda, aspectos relacionados con la economía circular y criterios de contratación pública ecológica cuando adjudiquen contratos públicos. Se exigirá a los Estados miembros que respalden a los organismos públicos proporcionándoles directrices y metodologías sobre la evaluación de los costes del ciclo de vida, estableciendo centros de apoyo de la competencia y fomentando el uso de la contratación agregada y la contratación electrónica. Los Estados miembros tendrán que publicar información sobre licitaciones (en consonancia con los umbrales establecidos en las Directivas sobre contratación pública).

Como parte del papel ejemplarizante del sector público, el artículo 7 también incluye una disposición en virtud de la cual los poderes adjudicadores podrán exigir que las ofertas indiquen un potencial de calentamiento global de los edificios nuevos [indicador numérico expresado en kgCO₂e/m² (de superficie interior útil) para cada fase del ciclo de vida promediado para un año de un período de estudio de referencia

de cincuenta años], en particular para los edificios nuevos de más de 2 000 m². Esa disposición está relacionada con otra cuyo fin es aumentar la sensibilización sobre la economía circular y todo el ciclo de vida de las emisiones de carbono en las prácticas de contratación pública.

Las modificaciones del artículo 8 aumentan la obligación de ahorro de energía anual al 1,5% para todos los Estados miembros (incluidos Chipre y Malta) e incluyen requisitos específicos para mitigar la pobreza energética. El artículo 8 exige aplicar medidas de actuación con carácter prioritario entre los clientes vulnerables y los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, y hacer el mejor uso posible de la financiación pública y, cuando proceda, considerar el uso de los ingresos procedentes de los derechos de emisión del RCDE. Asimismo, exige a los Estados miembros que velen por que el conjunto de políticas nacionales no tenga efectos adversos en los clientes vulnerables y los usuarios finales, en las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, en las personas que viven en viviendas sociales, y por que dichas políticas mitiguen y reduzcan efectivamente la pobreza energética. Además, obliga a los Estados miembros a que una proporción de la cantidad total de ahorro exigida de uso final de la energía provenga de los clientes vulnerables y los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. El artículo 8 establece un mecanismo para subsanar los desfases en relación con la cantidad necesaria de ahorro de energía que debe conseguirse en un período de obligación determinado. La obligación de ahorro de energía no prevé la aplicación de los mecanismos de flexibilidad para calcular la cantidad requerida de ahorro de energía alternativamente a partir del 1 de enero de 2024 (artículo 8, apartados 6 a 9). El artículo 9 incluye a los gestores de redes de transporte como posibles partes obligadas, y autoriza a los Estados miembros a exigir a las partes obligadas que obtengan un porcentaje del ahorro de energía de entre los clientes vulnerables y los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. El anexo V establece que no puede contabilizarse el ahorro de energía obtenido a raíz de las medidas de actuación relativas al uso de tecnologías de combustión directa de combustibles fósiles, aclara que la reducción del uso de energía obtenida mediante medidas adoptadas en virtud de la Directiva RCDE UE no puede tenerse en cuenta para el cumplimiento de la obligación de ahorro de energía, y refuerza el requisito de adicionalidad por lo que respecta a las medidas fiscales.

El artículo 11 abandona el tipo de empresa como criterio para las auditorías energéticas y los sistemas de gestión de la energía y lo sustituye por los niveles de consumo de energía, y exige que la dirección de la empresa firme las recomendaciones de auditoría. También requiere sistemas de gestión de la energía para las empresas que más consumen, que probablemente sean más eficaces a la hora de garantizar que se realicen inversiones de ahorro de energía más rentables y con una menor carga general de costes para la empresa. Por último, el artículo introduce la obligación de supervisar el rendimiento energético de los centros de datos con el fin de establecer posteriormente un conjunto de «indicadores de sostenibilidad de los centros de datos».

El artículo 20 refuerza la protección de los consumidores al introducir derechos contractuales básicos para los sistemas urbanos de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria, en consonancia con los derechos que la Directiva (UE) 2019/944 introdujo para la electricidad.

El artículo 21 refuerza las obligaciones para con los consumidores, en particular la disponibilidad y el suministro de información, las medidas de sensibilización y el asesoramiento técnico y financiero o la asistencia ofrecidos. La creación de ventanillas únicas, puntos de contacto únicos y mecanismos de resolución extrajudicial de litigios son estructuras que contribuirán significativamente a capacitar a los clientes

y usuarios finales. Por último, el artículo incluye la obligación de detectar y eliminar las barreras pertinentes a la división de los incentivos entre los inquilinos y los propietarios o entre los propietarios.

El artículo 22 se refiere al concepto de «clientes vulnerables», que los Estados miembros deben establecer con arreglo a los artículos 28 y 29 de la Directiva (UE) 2019/944 y al artículo 3, apartado 3, de la Directiva 2009/73/CE. El artículo 22 obliga a los Estados miembros a establecer ese concepto teniendo también en cuenta a los usuarios finales, que no tienen ningún contrato directo o individual con los suministradores de energía.

El artículo 22 introduce la obligación de que los Estados miembros apliquen las medidas de mejora de la eficiencia energética con carácter prioritario entre los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, con el fin de mitigar la pobreza energética. Los Estados miembros deben aplicar medidas de mejora de la eficiencia energética para mitigar los efectos distributivos de otras políticas y medidas, como las medidas fiscales aplicadas de conformidad con el artículo 9 de la presente Directiva, o el comercio de derechos de emisión realizado en virtud de la Directiva RCDE UE, y para fomentar el despliegue de instrumentos de financiación y financieros facilitadores. El artículo 22 refuerza el papel de las redes de expertos.

Los artículos 23 y 24 establecen una planificación y un seguimiento más estrictos de las evaluaciones completas de la calefacción y la refrigeración, incluida la promoción de los niveles local y regional. Los artículos introducen requisitos mínimos para los sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración, requisitos más amplios de rentabilidad y obligaciones en materia de reutilización del calor residual. Los requisitos mínimos para los sistemas urbanos eficientes de calefacción se incrementarán gradualmente con vistas a garantizar un suministro de calefacción o refrigeración totalmente descarbonizado en los sistemas urbanos de calefacción o refrigeración eficientes de aquí a 2050. Los requisitos para la cogeneración de alta eficiencia se complementarán, cuando esta no se alimente con energías renovables o residuos, con un criterio sobre las emisiones directas de CO₂ procedentes de la cogeneración.

El artículo 25 aclara y refuerza el papel de las autoridades reguladoras nacionales a la hora de aplicar el principio de «primero, la eficiencia energética» en la planificación y el funcionamiento de las redes energéticas. También hace uso de los conocimientos de la REGRT de Electricidad, la REGRT de Gas y la entidad de los GRD de la UE para supervisar los avances. Debido al elevadísimo número de gestores de redes, es preferible un enfoque indirecto.

El artículo 26 aclara y refuerza las disposiciones sobre la disponibilidad de sistemas de cualificación, acreditación y certificación para distintos proveedores de servicios energéticos, auditores energéticos, gestores energéticos e instaladores. Las nuevas disposiciones exigirán a los Estados miembros que evalúen los regímenes cada cuatro años a partir de diciembre de 2024.

El artículo 27 introduce requisitos adicionales para aumentar la celebración de contratos de rendimiento energético.

El artículo 28 introduce la obligación de que los Estados miembros informen de las inversiones en eficiencia energética, en particular de los contratos de rendimiento energético celebrados (como parte del Reglamento sobre la gobernanza). Se exigirá a los Estados miembros que establezcan mecanismos de ayuda al desarrollo de proyectos a nivel nacional, regional y local para promover inversiones en eficiencia energética que contribuyan a alcanzar los objetivos de eficiencia energética más elevados.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

2021/0203 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del consejo relativa a la eficiencia energética, ~~por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE~~ (versión refundida) (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,
Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 194, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ *nuevo*

(1) La Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹ ha sido modificada en varias ocasiones y de forma sustancial⁴². Con motivo de nuevas modificaciones y en aras de la claridad, conviene proceder a la refundición de dicha Directiva.

↓ 2012/27/UE considerando 1 (adaptado)

~~La Unión se enfrenta a retos sin precedentes debido a una creciente dependencia de las importaciones de energía y a la escasez de recursos energéticos, así como a la necesidad de limitar el cambio climático y superar la crisis económica. La eficiencia energética es un medio valioso para superar estos retos. Mejora la seguridad de abastecimiento de la Unión al reducir el consumo de energía primaria y las importaciones de energía. Asimismo, ayuda a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera rentable en relación con los costes, y de este modo, a mitigar el cambio climático. El cambio a una economía más eficiente en el consumo de energía también debe acelerar la difusión de soluciones tecnológicas innovadoras y mejorar la competitividad de la industria de la Unión, impulsando el crecimiento económico y creando empleos de alta calidad en varios sectores relacionados con la eficiencia energética.~~

↓ 2012/27/UE considerando 2 (adaptado)

~~Las conclusiones del Consejo Europeo de los días 8 y 9 de marzo de 2007 insistían en la necesidad de incrementar la eficiencia energética en la Unión para alcanzar en 2020 el objetivo de ahorrar un 20% en el consumo de energía de la Unión en comparación con los valores previstos. En las conclusiones del Consejo Europeo de 4 de febrero de 2011 se subrayaba que debe alcanzarse el objetivo que acordó el Consejo Europeo en junio de 2010, de aumentar en un 20% la eficiencia energética para 2020, objetivo que, de momento, no lleva camino de cumplirse. Las previsiones realizadas en 2007 mostraban un consumo de energía primaria en 2020 de 1842 Mtep. Con una reducción del 20% la cifra de consumo sería de 1474 Mtep en 2020, es decir, una disminución de 368 Mtep respecto a las previsiones.~~

39. DO C [...] de [...], p. [...].

40. DO C [...] de [...], p. [...].

41. *Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).*

42. Véase el anexo XV, parte A.

↓ 2012/27/UE considerando 3 (adaptado)

~~Las conclusiones del Consejo Europeo de 17 de junio de 2010 confirmaron ese objetivo de eficiencia energética como uno de los objetivos principales de la nueva estrategia de la Unión para el empleo y el crecimiento inteligente, sostenible e integrador («Estrategia Europa 2020»). Dentro de este proceso y para cumplir este objetivo a nivel nacional, los Estados miembros están obligados a establecer objetivos nacionales en estrecho diálogo con la Comisión y a indicar en sus programas de reforma nacionales de qué manera piensan alcanzarlos.~~

↓ 2012/27/UE considerando 4 (adaptado)

~~La Comunicación de la Comisión de 10 de noviembre de 2010 sobre Energía 2020 sitúa la eficiencia energética en el núcleo de la estrategia energética de la Unión para 2020, y señala la necesidad de una nueva estrategia sobre eficiencia energética que permita a todos los Estados miembros separar el consumo de energía del crecimiento económico.~~

↓ 2012/27/UE considerando 5 (adaptado)

~~En su Resolución de 15 de diciembre de 2010 sobre la revisión del Plan de Acción sobre la Eficiencia Energética, el Parlamento Europeo exhortaba a la Comisión a incluir en su Plan de Acción revisado sobre Eficiencia Energética medidas para superar las deficiencias que impiden alcanzar el objetivo general de eficiencia energética de la Unión en 2020.~~

↓ 2012/27/UE considerando 6 (adaptado)

~~Una de las iniciativas emblemáticas de la Estrategia Europa 2020 es la referente al consumo eficiente de recursos en Europa, adoptada por la Comisión el 26 de enero de 2011. En ella se señala la eficiencia energética como un elemento fundamental para asegurar la sostenibilidad del consumo de recursos energéticos.~~

↓ 2012/27/UE considerando 7 (adaptado)

~~Las conclusiones del Consejo Europeo de 4 de febrero de 2011 reconocían que no se estaba avanzando hacia el objetivo de eficiencia energética de la Unión y que se requerían actuaciones decididas para aprovechar el considerable potencial de incremento del ahorro de energía en los edificios, los transportes y los procesos de producción y manufacturación. En dichas conclusiones también se establece que la consecución del objetivo de eficiencia energética de la Unión se revisará en 2013 y que, si fuera necesario, se examinarán otras medidas.~~

↓ 2012/27/UE considerando 8 (adaptado)

~~El 8 de marzo de 2011, la Comisión adoptó su Comunicación relativa a un Plan de Eficiencia Energética 2011. En la Comunicación se confirmaba que la Unión no lleva camino de alcanzar su objetivo de eficiencia energética. Todo ello, a pesar de los progresos en las políticas nacionales de eficiencia energética expuestos en los primeros Planes nacionales de acción para la eficiencia energética presentados por los Estados miembros para dar cumplimiento a la Directiva 2006/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos⁴³. El análisis inicial de los segundos Planes de Acción viene a confirmar que la Unión no avanza suficientemente para el logro de su objetivo. Para poner remedio a esta deficiencia, en el Plan de Eficiencia Energética 2011 se detallaba una serie de políticas y medidas de eficiencia energética que cubrían toda la cadena de la energía, y se referían a la generación de energía, el transporte y la distribución, al papel ejemplarizante del sector público en la eficiencia energética, a los edificios y electrodomésticos, la industria, y la necesidad de poner a los consumidores finales en condiciones de gestionar su consumo de energía. La eficiencia energética en el sector del transporte se abordaba paralelamente en el~~

43. DO L 114 de 27.4.2006, p. 64.

~~Libro Blanco sobre el Transporte, aprobado el 28 de marzo de 2011. En particular, la iniciativa 26 del Libro Blanco exigía normas adecuadas para las emisiones de CO₂ de los vehículos de todo tipo, llegado el caso complementadas con requisitos de eficiencia energética, para abarcar todos los sistemas de propulsión.~~

↓ 2012/27/UE considerando 9 (adaptado)

~~El 8 de marzo de 2011, la Comisión aprobó también una «Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050» en la que se señalaba, desde esta perspectiva, la necesidad de centrarse más en la eficiencia energética.~~

↓ 2012/27/UE considerando 10 (adaptado)

~~En este contexto es necesario actualizar el marco legal de la Unión en materia de eficiencia energética, mediante una Directiva que persiga el objetivo general sobre eficiencia energética consistente en llegar a 2020 con un ahorro del 20% en el consumo de energía primaria de la Unión, y en conseguir nuevas mejoras de la eficiencia energética más allá de 2020. Con este fin, la presente Directiva debe crear un marco común para fomentar la eficiencia energética dentro de la Unión y establecer acciones concretas que lleven a la práctica algunas de las propuestas incluidas en el Plan de Eficiencia Energética 2011 y se alcance el considerable potencial de ahorro de energía no realizado que se señala.~~

↓ 2012/27/UE considerando 11 (adaptado)

~~La Decisión n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020⁴⁴, exige a la Comisión que, a más tardar en 2012, haga una evaluación y un informe de los progresos realizados por la Unión y sus Estados miembros en el cumplimiento del objetivo de reducir el consumo de energía en un 20% en 2020 con respecto a las proyecciones. También señala que, con vistas a asistir a los Estados miembros en su contribución al cumplimiento de los compromisos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, la Comisión debe proponer, a más tardar el 31 de diciembre de 2012, medidas nuevas o más estrictas para acelerar las mejoras en materia de eficiencia energética. La presente Directiva responde a esta exigencia. Asimismo, contribuye a cumplir los objetivos fijados en la «Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050», en particular reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la energía, y a conseguir una generación de electricidad con cero emisiones para 2050.~~

↓ 2012/27/UE considerando 12 (adaptado)

~~Para aprovechar todo el potencial de ahorro de energía, ha de aplicarse un planteamiento integrado que abarque el sector del suministro de energía y los sectores usuarios finales. Al mismo tiempo, deben reforzarse las disposiciones de la Directiva 2004/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa al fomento de la cogeneración sobre la base de la demanda de calor útil en el mercado interior de la energía⁴⁵, y la Directiva 2006/32/CE.~~

↓ *nuevo*

(2) Con el Plan del Objetivo Climático⁴⁶, la Comisión propuso incrementar la ambición de la Unión para 2030 elevando el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) hasta, como mínimo, un 55% por debajo de los niveles de 1990. Se trata de un aumento sustancial en comparación con el

44. DO L 140 de 5.6.2009, p. 136.

45. DO L 52 de 21.2.2004, p. 50.

46. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos», COM(2020) 562 final.

objetivo existente, del 40%. La propuesta materializaba el compromiso asumido en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo⁴⁷ de presentar un plan integral para elevar el objetivo de la Unión para 2030 hacia el 55% de manera responsable. También es conforme con los objetivos de la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Acuerdo de París) de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

(3) En diciembre de 2020, el Consejo Europeo refrendó el objetivo vinculante de la Unión consistente en una reducción interna neta de al menos el 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990⁴⁸. El Consejo Europeo llegó a la conclusión de que era necesario aumentar la ambición climática de manera que se estimulase el crecimiento económico sostenible, se creasen puestos de trabajo, se generasen beneficios en materia de salud y medio ambiente para los ciudadanos de la Unión y se contribuyera a la competitividad mundial a largo plazo de la economía de la Unión fomentando la innovación en el ámbito de las tecnologías ecológicas.

(4) Para lograr esos objetivos, el programa de trabajo de la Comisión Europea para 2021⁴⁹ anunció el paquete de medidas «Objetivo 55» (Fit for 55), destinado a reducir las emisiones de GEI en al menos un 55% para 2030 y lograr una Unión Europea climáticamente neutra para 2050. Este paquete abarca una gama de ámbitos de actuación, como la eficiencia energética, la energía renovable, el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura, la fiscalidad de la energía, el reparto del esfuerzo y el comercio de los derechos de emisión.

(5) Las previsiones indican que, de aplicarse plenamente las políticas actuales, las reducciones de las emisiones de GEI de aquí a 2030 se situarían en torno al 45% respecto de los niveles de 1990 si se excluyeran las emisiones y absorciones resultantes del uso de la tierra, y en torno al 47% si estas se incluyeran. El Plan del Objetivo Climático para 2030 prevé, por tanto, un conjunto de medidas necesarias en todos los sectores de la economía y la revisión de los instrumentos legislativos clave para lograr esa ambición más elevada.

(6) La eficiencia energética es un ámbito de actuación clave, sin el cual no puede lograrse la descarbonización total de la economía de la Unión⁵⁰. La necesidad de aprovechar las oportunidades de ahorro de energía rentables ha derivado en la actual política de eficiencia energética de la Unión. En diciembre de 2018, se incluyó un nuevo objetivo principal de eficiencia energética de la Unión para 2030 de al menos el 32,5% (en comparación con el uso previsto de energía para 2030) como parte del paquete de medidas «Energía limpia para todos los europeos».

(7) La evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático ha puesto de manifiesto que, para lograr esa ambición climática más elevada, las mejoras en materia de eficiencia energética deberán aumentarse significativamente con respecto al nivel actual de ambición del 32,5%.

(8) La suma de las contribuciones nacionales comunicadas por los Estados miembros en sus planes nacionales de energía y clima (PNEC) no alcanza el nivel de ambición de la Unión del 32,5%. Las contribuciones colectivas conducirían a una reducción del 29,4% en el consumo de energía final y del 29,7% en el consumo de energía primaria en comparación con las previsiones de la hipótesis de

47. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final.

48. <https://www.consilium.europa.eu/media/47348/1011-12-20-euco-conclusions-es.pdf>

49. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Programa de trabajo de la Comisión para 2021. Una Unión de vitalidad en un mundo de fragilidad», COM(2020) 690 final.

50. Comunicación titulada «Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra» [COM(2018) 773 final], en la que se evalúa el papel de la eficiencia energética como condición sine qua non para todas las hipótesis de descarbonización.

referencia de 2007 para 2030. Eso supondría que el objetivo colectivo en la EU-27 distaría 2,8 puntos porcentuales, en el caso del consumo de energía primaria, y 3,1 puntos porcentuales, en el caso del consumo de energía final, de lo deseado.

(9) Aunque el potencial de ahorro de energía sigue siendo elevado en todos los sectores, existe un reto particular en relación con el transporte, responsable de más del 30% del consumo de energía final, y con los edificios, pues el 75% del parque inmobiliario de la Unión tiene un bajo rendimiento energético. Otro sector cada vez más importante es el de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC), que representa entre el 5 y el 9% del consumo total de electricidad del mundo y más del 2% de todas las emisiones. En 2018, los centros de datos suponían el 2,7% de la demanda de electricidad en la EU-28. Tecnologías de computación en nube eficientes desde el punto de vista energético y políticas para un mercado de la nube respetuoso con el medio ambiente. En este contexto, la Estrategia Digital Europea⁵¹ puso de relieve la necesidad de lograr unos centros de datos altamente eficientes desde el punto de vista energético y sostenibles, así como de adoptar medidas de transparencia en cuanto a la huella ambiental de los operadores de telecomunicaciones. Además, debe tenerse también en cuenta el posible aumento de la demanda energética de la industria que podría resultar de su descarbonización, en particular en los procesos de gran consumo de energía.

(10) Esta ambición más elevada requiere una mayor promoción de medidas de eficiencia energética rentables en todos los ámbitos del sistema energético y en todos los sectores pertinentes en los que la actividad afecte a la demanda de energía, como los sectores del transporte, el agua y la agricultura. La mejora de la eficiencia energética a lo largo de toda la cadena de energía, incluidos la generación, el transporte, la distribución y el uso final de la energía, beneficiará al medio ambiente, mejorará la calidad del aire y la salud pública, reducirá las emisiones de GEI, reforzará la seguridad energética, disminuirá los costes de energía de los hogares y las empresas, contribuirá a mitigar la pobreza energética y propiciará la competitividad, un mayor empleo y una mayor actividad económica en todos los sectores de la economía, mejorando por consiguiente la calidad de vida de los ciudadanos. Así se dará cumplimiento a los compromisos contraídos por la Unión en el marco de la Unión de la Energía y la Agenda de Acción Climática Global establecida por el Acuerdo de París de 2015.

↓ 2018/2002 considerando 1

~~La moderación de la demanda de energía es una de las cinco dimensiones de la Estrategia de la Unión de la Energía establecida en la comunicación de la Comisión del 25 de febrero de 2015 titulada «Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente con una política climática prospectiva». La mejora de la eficiencia energética a lo largo de toda la cadena de energía, incluidos la generación, el transporte, la distribución y el uso final de la energía, beneficiará al medio ambiente, mejorará la calidad del aire y la salud pública, reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero, reforzará la seguridad energética al reducir la dependencia de las importaciones de energía desde el exterior de la Unión, recortará los costes de energía de los hogares y las empresas, contribuirá a atenuar la pobreza energética y propiciará la competitividad, un mayor empleo y una mayor actividad económica en todos los sectores de la economía, mejorando por consiguiente la calidad de vida de los ciudadanos. En consonancia con los compromisos contraídos por la Unión en el marco de la Unión de la Energía y del programa mundial para el clima definido en el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático que siguió a la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático⁵² (en lo sucesivo,~~

51. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Configurar el futuro digital de Europa» [COM(2020) 67 final].

52. ~~DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.~~

~~«Acuerdo de París»), en el que se comprometieron a mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.~~

↓ 2018/2002 considerando 2 (adaptado)

⇒ **nuevo**

(11) La ☒ presente ☒ Directiva ~~2012/27/UE~~ del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³ es ⇒ **supone un paso adelante** ⇐ ~~un elemento para avanzar~~ hacia la **Unión de la Energía** ⇒ **consecución de la neutralidad climática de aquí a 2050** ⇐, ~~en la que~~ en el marco de la cual la eficiencia energética se considera una fuente de energía por derecho propio. ~~Ha de tenerse en cuenta el~~ El principio de «primero, la eficiencia energética» ⇒ **es un principio general que debe tenerse en cuenta en todos los sectores, más allá del sistema energético, y a todos los niveles, incluido el sector financiero. Las soluciones de eficiencia energética deben considerarse la primera opción cuando se tomen decisiones en materia de políticas, planificación e inversión** y ⇐ a la hora de fijar nuevas normas para la oferta y en otros ámbitos de actuación. ⇒ **Aunque el principio de «primero, la eficiencia energética» debe aplicarse sin perjuicio de otras obligaciones, objetivos y principios jurídicos, estos tampoco deben obstaculizar su aplicación ni están exentos de ella.** ⇐ La Comisión debe garantizar que la eficiencia energética y la respuesta de la demanda puedan competir en condiciones de igualdad con la capacidad de generación. ~~Debe considerarse la eficiencia energética siempre que se tomen decisiones relativas a la planificación del sistema energético o a la financiación.~~ Las mejoras de la eficiencia energética deben realizarse siempre que resulten más rentables que las soluciones equivalentes por el lado del suministro. ☒ Ello ☒ ~~Esto~~ debería ayudar a explotar las múltiples ventajas de la eficiencia energética para la Unión, en particular para los ciudadanos y las empresas. ⇒ **La aplicación de medidas de mejora de la eficiencia energética también debe ser una prioridad para mitigar la pobreza energética.** ⇐

↓ 2018/2002 considerando 3

⇒ **nuevo**

(12) La eficiencia energética debe reconocerse como un elemento esencial y una consideración prioritaria en las futuras decisiones de inversión en infraestructuras energéticas de la Unión. ⇒ **El principio de «primero, la eficiencia energética» debe aplicarse teniendo principalmente en cuenta el enfoque de eficiencia del sistema y la perspectiva social. Por consiguiente, debe contribuir a aumentar la eficiencia de los sectores específicos de uso final y del sistema energético en su conjunto. La aplicación del principio también debe apoyar las inversiones en soluciones eficientes desde el punto de vista energético que contribuyan a los objetivos medioambientales enumerados en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁴.** ⇐

↓ **nuevo**

(13) **El principio de «primero, la eficiencia energética» se definió en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁵ y constituye el núcleo de la Estrategia para la Integración del Sistema Energético⁵⁶. Aunque el**

53. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/425/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

54. DO L 198 de 22.6.2020, p. 13.

55. 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, PE/55/2018/REV/1 (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

56. «Una Estrategia de la UE para la Integración del Sistema Energético», COM(2020) 299 final.

principio se basa en la rentabilidad, su aplicación tiene repercusiones más amplias, que pueden variar en función de las circunstancias. La Comisión elaboró directrices específicas relativas al funcionamiento y la aplicación del principio, proponiendo herramientas específicas y ejemplos de aplicación en diversos sectores. Además, ha emitido una Recomendación a los Estados miembros basada en los requisitos de la presente Directiva, en la que pide que se adopten medidas específicas en relación con la aplicación del principio.

(14) Para que el principio de «primero, la eficiencia energética» tenga efecto, los responsables de la toma de decisiones deben aplicarlo de manera coherente en todas las decisiones en materia de políticas, planificación e inversiones importantes –es decir, inversiones a gran escala de más de 50 millones EUR, o de 75 millones EUR en el caso de proyectos de infraestructuras de transporte– que afecten al consumo o al suministro de energía. La correcta aplicación del principio exige la utilización de una metodología de análisis de costes y beneficios adecuada, el establecimiento de unas condiciones favorables para la adopción de soluciones eficientes desde el punto de vista energético, y un seguimiento adecuado. La flexibilidad por parte de la demanda puede aportar beneficios significativos a los consumidores y a la sociedad en general, aumentar la eficiencia del sistema energético y disminuir los costes de la energía, por ejemplo reduciendo los costes de funcionamiento del sistema, lo que se traduce en tarifas más bajas para todos los consumidores. Los Estados miembros deben tener en cuenta los posibles beneficios de la flexibilidad de la demanda a la hora de aplicar el principio de «primero, la eficiencia energética» y, cuando proceda, considerar la respuesta de la demanda, el almacenamiento de energía y las soluciones inteligentes como parte de sus esfuerzos por aumentar la eficiencia del sistema integrado de energía.

(15) El principio de «primero, la eficiencia energética» debe aplicarse siempre de manera proporcional y, cuando la aplicación del principio esté garantizada directamente por otras disposiciones legislativas, los requisitos de la presente Directiva no deben dar lugar a una duplicación de las obligaciones para los Estados miembros ni a una contradicción entre ellas. Este podría ser el caso de los proyectos de interés común incluidos en la lista de la Unión prevista en el [artículo 3 del Reglamento RTE-E revisado], que introduce el requisito de tener en cuenta el principio de «primero, la eficiencia energética» en el desarrollo y la evaluación de dichos proyectos.

(16) Una transición justa hacia una Unión climáticamente neutra de aquí a 2050 es fundamental para el Pacto Verde Europeo. La pobreza energética es un concepto clave consolidado en el paquete legislativo titulado «Energía limpia para todos los europeos» y diseñado para facilitar una transición energética justa. De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁷, la Comisión proporcionó orientaciones indicativas sobre los indicadores adecuados para medir la pobreza energética y sobre la definición de «número significativo de hogares en situación de pobreza energética»⁵⁸. Las Directivas (UE) 2019/944 y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹ exigen a los Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para atajar la pobreza energética donde se haya constatado, también en el contexto más amplio de la pobreza en general.

(17) Los hogares de renta baja y media, los clientes vulnerables, incluidos los usuarios finales, las personas que sufren pobreza energética o corren el riesgo de caer en ella y las personas que viven en viviendas sociales deben beneficiarse de

57. Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

58. Recomendación de la Comisión sobre la pobreza energética, C(2020) 9600 final.

59. Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural y por la que se deroga la Directiva 2003/55/CE (DO L 211 de 14.8.2009, p. 94).

la aplicación del principio de «primero, la eficiencia energética». Las medidas de eficiencia energética deben aplicarse con carácter prioritario cuando puedan mejorar la situación de esas personas y hogares o mitigar la pobreza energética. Para que la elaboración de políticas y la aplicación de políticas y medidas tenga un enfoque holístico, los Estados miembros deben velar por que ninguna otra política o medida tenga efectos adversos para esas personas y hogares.

(18) La presente Directiva forma parte de un marco más amplio de políticas de eficiencia energética que abordan el potencial de eficiencia energética en ámbitos de actuación específicos, incluidos los edificios (Directiva 2010/31/UE⁶⁰), los productos [Directiva 2009/125/CE, Reglamento (UE) 2017/1369 y Reglamento (UE) 2020/740⁶¹] y el mecanismo de gobernanza [Reglamento (UE) 2018/1999]. Estas políticas desempeñan un papel muy importante a la hora de ahorrar energía cuando se sustituyen los productos existentes o se construyen o renuevan edificios⁶².

↓ 2018/2002 considerando 4 (adaptado)

⇒ nuevo

~~(19) La consecución de un objetivo ambicioso en materia de eficiencia energética requiere eliminar obstáculos, para facilitar la inversión en medidas de eficiencia energética. ⇒ El subprograma «Transición hacia una Energía Limpia» del programa LIFE destinará financiación a apoyar el desarrollo de las mejores prácticas europeas para aplicar la política de eficiencia energética, abordando los obstáculos de comportamiento, de mercado y reglamentarios a la eficiencia energética. ⇐ Un paso en esa dirección lo realizó Eurostat el 19 de septiembre de 2017 al aclarar cómo consignar los contratos de rendimiento energético en las cuentas nacionales, lo que elimina incertidumbres y facilita el uso de contratos.~~

↓ 2018/2002 considerando 5 (adaptado)

~~(20) El Consejo Europeo de 23 y 24 de octubre de 2014 apoyó el objetivo de eficiencia energética del 27% para 2030 a escala de la Unión, con miras a revisarlo en 2020 teniendo en mente un objetivo del nivel del 30% para la Unión. En su resolución de 15 de diciembre de 2015 titulada «Hacia una Unión Europea de la Energía», el Parlamento Europeo hizo un llamamiento a la Comisión para que evaluara también la viabilidad de un objetivo de eficiencia energética del 40% para el mismo horizonte temporal. Así pues, procede modificar la Directiva 2012/27/UE para adaptarla al horizonte de 2030.~~

⇓ nuevo

(21) Se prevé que el objetivo de eficiencia energética de la Unión del 32,5% para 2030 y los demás instrumentos de actuación del marco actual conduzcan a una reducción de las emisiones de GEI de en torno a un 45% de aquí a 2030⁶³. A fin de lograr el objetivo climático más ambicioso de reducir en un 55% las emisiones de GEI de aquí a 2030, la evaluación de impacto del Plan del Objetivo Climático para 2030 evaluó el nivel de esfuerzo que se requeriría en los distintos

60. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios.

61. Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía; Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2017, por el que se establece un marco para el etiquetado energético y Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, respectivamente.

62. Por otra parte, la realización de revisiones de productos en el marco del Plan de Trabajo sobre Diseño Ecológico 2020-2024 y de la oleada de renovación, junto con la revisión de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, contribuirán significativamente a la consecución del objetivo de ahorro de energía para 2030.

63. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones titulada «Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra», COM(2018) 773 final.

àmbits de actuación. Según dicha evaluación, en relación con la hipótesis de referencia, para alcanzar el objetivo de emisiones de GEI de la manera más rentable, el consumo de energía final y primaria debía disminuir, como mínimo, en un 36-37% y un 39-41%, respectivamente.

(22) En un principio, el objetivo de eficiencia energética de la Unión se fijó y se calculó utilizando como base de referencia las previsiones de la hipótesis de referencia de 2007 para 2030. El cambio en la metodología de Eurostat de cálculo del balance energético y las mejoras en las proyecciones de modelos posteriores requieren un cambio de la base de referencia. Así pues, utilizando el mismo enfoque para definir el objetivo, es decir, comparándolo con las previsiones futuras de referencia, la ambición del objetivo de eficiencia energética de la Unión para 2030 se establece en comparación con las previsiones de la hipótesis de referencia de 2020 para 2030, que reflejan las contribuciones nacionales de los planes nacionales de energía y clima. Con esta base de referencia actualizada, la Unión tendrá que aumentar su ambición en materia de eficiencia energética en al menos un 9% en 2030 en comparación con el nivel de esfuerzos de la hipótesis de referencia de 2020. La nueva forma de expresar el nivel de ambición de los objetivos de la Unión no afecta al nivel real de esfuerzos que resulta necesario y corresponde a una reducción del 36% en el caso del consumo de energía final y del 39% en el caso del consumo de energía primaria en comparación con las previsiones de la hipótesis de referencia de 2007 para 2030.

(23) La metodología para el cálculo del consumo de energía primaria y final se ajusta a la nueva metodología de Eurostat, pero los indicadores utilizados a efectos de la presente Directiva tienen un ámbito de aplicación diferente, es decir, excluyen el calor ambiente e incluyen el consumo de energía de la aviación internacional en el objetivo de energía final. El uso de nuevos indicadores también implica que, ahora, cualquier cambio en el consumo de energía de los altos hornos solo se refleja en el consumo de energía primaria.

↓ 2018/2002 considerando 6 (adaptado)

⇒ nuevo

*(24) ~~Debe establecerse con claridad, en forma de objetivo de al menos el 32,5% para el año 2030, la~~ La necesidad de que la Unión ~~alcance~~ ⇒ *mejore* ⇐ sus objetivos de eficiencia energética ~~a escala de la Unión, expresada en~~ ⇒ *debe expresarse como* ⇐ el consumo de energía primaria ~~y~~ y energía final. ~~Las previsiones realizadas en 2007 muestran un consumo de energía primaria en 2030 de 1887 Mtep y un consumo de energía final de 1416 Mtep. Una reducción del 32,5% corresponde a unos consumos de energía primaria y final de 1273 Mtep y 956 Mtep en 2030, respectivamente. Ese objetivo, que es del mismo tipo que el objetivo 2020 de la Unión, ha de someterse a la evaluación de la Comisión al objeto de su revisión al alza para el año 2023 a más tardar en el caso de que se produzcan importantes reducciones de costes o cuando resulte necesario para cumplir los compromisos internacionales de la Unión en materia de descarbonización.~~ ⇒ *que debe lograrse para 2030, indicando el nivel adicional de esfuerzos necesarios en comparación con las medidas en vigor o las medidas previstas en los planes nacionales de energía y clima. La hipótesis de referencia de 2020 prevé que en 2030 se alcanzarán 864 Mtep de consumo de energía final y 1124 Mtep de consumo de energía primaria (excluyendo el calor ambiente e incluyendo la aviación internacional). Una reducción adicional del 9% se corresponde con unos consumos de 787 Mtep y 1023 Mtep en 2030, respectivamente. Esto significa que, en comparación con 2005, el consumo de energía final de la Unión debe reducirse en un 23%, y el de energía primaria, en un 32%.* ⇐ A escala de los Estados miembros no existe ningún objetivo vinculante con vistas a los años 2020 y 2030, y ⇒ *los Estados miembros deben establecer sus contribuciones al logro del objetivo**

de eficiencia energética de la Unión teniendo en cuenta la fórmula prevista en la presente Directiva. ~~↔ y se debe seguir sin restringir la libertad de los~~ Los Estados miembros ~~☒~~ deben seguir siendo libres ~~☒~~ para fijar sus **contribuciones** ~~⇒ objetivos~~ ~~↔ nacionales basándose bien en el consumo de energía primaria o final, en el ahorro en energía primaria o final, o en la intensidad energética.~~ ~~⇒ La presente Directiva modifica la forma en que los Estados miembros deben expresar sus contribuciones nacionales al objetivo de la Unión. Las contribuciones de los Estados miembros al objetivo de la Unión deben expresarse en consumo de energía primaria y final, a fin de garantizar la coherencia y el seguimiento de los avances.~~ ~~↔ Los Estados miembros deben fijar sus contribuciones orientativas nacionales de eficiencia energética tomando en consideración que el consumo de energía de la Unión en 2030 no deberá exceder de 1273 Mtep de energía primaria ni lo de 956 Mtep de energía final. Esto significa que el consumo de energía primaria de la Unión debe reducirse en un 26%, y el de energía final en un 20%, con respecto a los niveles de 2005.~~ La evaluación periódica de los avances hacia la consecución de los objetivos de la Unión para 2030 es necesaria y está prevista en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴.

↓ 2012/27/UE considerando 13

⇒ *nuevo*

(25) Sería preferible que el objetivo de eficiencia energética ~~del 20%~~ se consiguiese a partir de la aplicación acumulativa de medidas específicas nacionales y europeas de fomento de la eficiencia energética en diversos campos. Procede exigir a los Estados miembros que fijen **objetivos, planes y programas** ~~⇒ políticas y medidas~~ ~~↔ nacionales de eficiencia energética de carácter indicativo. Estos objetivos~~ ~~⇒ Estas políticas y medidas~~ ~~↔ y los esfuerzos de cada Estado miembro deberían ser evaluados por la Comisión, junto con los datos disponibles sobre los avances alcanzados, a fin de evaluar la probabilidad de alcanzar el objetivo general de la Unión y el grado en que los distintos esfuerzos serían suficientes para lograr el objetivo común. Por tanto, la Comisión debería seguir de cerca la incorporación de los programas de eficiencia energética nacionales a su marco legislativo revisado y al proceso Europa 2020. A la hora de fijar los objetivos nacionales indicativos de eficiencia energética, los Estados miembros deberían poder tener en cuenta las circunstancias nacionales que afectan al consumo de energía primaria, como el potencial remanente de ahorro rentable de energía, los cambios en las importaciones y exportaciones de energía, los avances en todas las fuentes de energías renovables, la energía nuclear, la captura y almacenamiento de CO₂, así como las acciones tempranas. Cuando se lleven a cabo ejercicios de modelización, la Comisión debe consultar con los Estados miembros, de manera oportuna y transparente, las hipótesis de los modelos y los borradores de resultados de los modelos. Se requiere una mejora de la modelización del impacto de las medidas de eficiencia energética y del inventario de las tecnologías y su rendimiento.~~

↓ 2012/27/UE considerando 14 (adaptado)

~~En la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables⁶⁵, se afirma que Chipre y Malta, debido a su naturaleza insular y periférica, dependen de la aviación como modo de transporte esencial para sus ciudadanos y economías. Por tal motivo, en Chipre y Malta el consumo final bruto de energía del~~

64. 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, 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 (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

65. DO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

~~transporte aéreo nacional resulta extremadamente elevado, esto es, superior al triple de la media de la Unión en 2005, con lo que las actuales limitaciones de carácter normativo y técnico les afectan de forma desproporcionada.~~

↓ 2012/27/UE considerando 15

⇒ *nuevo*

~~(26) El volumen total de gasto público equivale al 19% del producto interior bruto de la Unión.~~ ⇒ *El sector público es responsable de entre el 5 y el 10% del consumo total de energía final de la Unión. Las autoridades públicas gastan unos 1,8 billones EUR al año. Esto equivale aproximadamente al 14% del producto interior bruto de la Unión.* ⇐ Por este motivo, el sector público constituye un motor importante para estimular la transformación del mercado hacia productos, edificios y servicios más eficientes, así como para provocar cambios de comportamiento en el consumo de energía por parte de los ciudadanos y las empresas. Además, la disminución del consumo de energía mediante medidas de mejora de la eficiencia energética puede liberar recursos públicos para otras finalidades. Los organismos públicos a nivel nacional, regional y local deben servir de ejemplo en lo que se refiere a la eficiencia energética.

↓ 2012/27/UE considerando 16 (adaptado)

~~Teniendo presente que, en las conclusiones del Consejo de 10 de junio de 2011 sobre el Plan de Eficiencia Energética 2011, se ponía de relieve que los edificios representan el 40% del consumo de energía final de la Unión, con objeto de aprovechar las oportunidades de crecimiento y de empleo existentes en las actividades económicas especializadas y en los sectores de la construcción, así como en la fabricación de productos para la construcción y en actividades profesionales como la arquitectura, la consultoría y la ingeniería, los Estados miembros deberían crear una estrategia a largo plazo para después de 2020 destinada a movilizar inversiones en la renovación de edificios residenciales y comerciales para mejorar el rendimiento energético del parque inmobiliario. Esa estrategia debería abordar renovaciones exhaustivas y rentables que den lugar a reformas que reduzcan el consumo tanto de energía suministrada como de energía final de un edificio en un porcentaje significativo con respecto a los niveles anteriores a la renovación, dando lugar a un alto rendimiento energético. Esas renovaciones exhaustivas deberían poder llevarse a cabo por etapas.~~

↓ *nuevo*

(27) Para predicar con el ejemplo, el sector público debe fijar sus propios objetivos de descarbonización y eficiencia energética. Las mejoras de eficiencia energética en el sector público deben reflejar los esfuerzos exigidos a nivel de la Unión. Para cumplir el objetivo de consumo de energía final, la Unión debe reducir dicho consumo en un 19% de aquí a 2030 en comparación con el consumo medio de energía de los años 2017, 2018 y 2019. La obligación de lograr una reducción anual del consumo de energía en el sector público de al menos un 1,7% debería garantizar que este cumpla su papel ejemplarizante. Los Estados miembros conservan plena flexibilidad a la hora de decidir cuáles son las medidas de mejora de la eficiencia energética que emplearán para lograr la reducción del consumo de energía final. Exigir una reducción anual del consumo de energía final supone una carga administrativa menor que el establecimiento de métodos de medición para el ahorro de energía.

(28) Para cumplir con su obligación, los Estados miembros deben centrarse en el consumo de energía final de todos los servicios públicos y las instalaciones de los organismos públicos. Para determinar el abanico de destinatarios, los Estados miembros deben aplicar la definición de «poderes adjudicadores» tal como

se definen en la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁶. La obligación puede cumplirse mediante la reducción del consumo de energía final en cualquier ámbito del sector público, incluidos el transporte, los edificios públicos, la asistencia sanitaria, la ordenación del territorio, la gestión del agua y el tratamiento de aguas residuales, las aguas residuales y la purificación del agua, la gestión de residuos, los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración, la distribución, el suministro y el almacenamiento de energía, el alumbrado público y la planificación de infraestructuras. A fin de reducir la carga administrativa de los organismos públicos, los Estados miembros deben establecer plataformas o herramientas digitales para recoger los datos agregados de consumo de dichos organismos, ponerlos a disposición del público y comunicárselos a la Comisión.

(29) Los Estados miembros deben desempeñar un papel ejemplarizante garantizando que todos los contratos de rendimiento energético y todos los sistemas de gestión de la energía del sector público se gestionen de conformidad con las normas europeas o internacionales, o que las auditorías energéticas se apliquen en gran medida a aquellas partes del sector público que más energía consumen.

(30) Se anima a las autoridades públicas a obtener apoyo de entidades como las agencias de energía sostenible, incluso, cuando proceda, de las establecidas a nivel regional o local. La organización de estas agencias suele reflejar las necesidades individuales de las autoridades públicas de una determinada región o de aquellas que operan en un ámbito concreto del sector público. Las agencias centralizadas pueden satisfacer mejor las necesidades y trabajar de manera más eficaz en otros aspectos, por ejemplo, en Estados miembros más pequeños o centralizados, o en lo relativo a aspectos complejos o transregionales, como los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración. Las agencias de energía sostenible pueden servir de ventanilla única con arreglo al artículo 21. Estas agencias se encargan a menudo de desarrollar planes de descarbonización locales o regionales, que también pueden incluir otras medidas de descarbonización, como el intercambio de calderas de combustibles fósiles, y de apoyar a las autoridades públicas en la aplicación de las políticas relacionadas con la energía. Las agencias de energía sostenible u otras entidades de apoyo a las autoridades regionales y locales pueden tener competencias, objetivos y recursos claros en el ámbito de la energía sostenible. Podría animarse a las agencias de energía sostenible a estudiar las iniciativas adoptadas en el marco del Pacto de las Alcaldías, que reúne a gobiernos locales comprometidos voluntariamente con la aplicación de los objetivos de la Unión en materia de clima y energía, así como otras iniciativas existentes con este fin. Los planes de descarbonización deben estar vinculados a los planes de desarrollo territorial y tener en cuenta la evaluación completa que deben llevar a cabo los Estados miembros.

(31) Los Estados miembros deben apoyar a los organismos públicos en la planificación y la adopción de medidas de mejora de la eficiencia energética, también a nivel regional y local, proporcionando directrices que promuevan el desarrollo de capacidades y las oportunidades de formación, y fomentando la cooperación entre organismos públicos, incluidas las agencias. A tal fin, los Estados miembros podrían crear centros nacionales de competencia sobre cuestiones complejas, por ejemplo para asesorar a las agencias de energía locales o regionales sobre los sistemas urbanos de calefacción o refrigeración.

↓ 2012/27/UE considerando 17 (adaptado)

⇒ nuevo

~~*(32) El ritmo de renovación de edificios tiene que aumentar ya que el parque inmobiliario existente constituye el sector con mayor potencial de ahorro de energía.*~~ ⇒ Los edificios y el transporte son, junto con la industria, los prin-

⁶⁶. Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

*cipales consumidores de energía y la mayor fuente de emisiones*⁶⁷. Los edificios son responsables de en torno al 40% del consumo total de energía de la Unión y del 36% de las emisiones de GEI de la Unión procedentes de la energía⁶⁸. La Comunicación de la Comisión titulada «Oleada de renovación»⁶⁹ aborda el doble reto de la eficiencia energética y de los recursos y la asequibilidad en el sector de la construcción, y tiene por objeto duplicar el índice de renovación. Se centra en los edificios menos eficientes, en la pobreza energética y en los edificios públicos. ⇐ Además, los edificios son cruciales para alcanzar el objetivo de la Unión de ~~reducir las emisiones de gases de efecto invernadero entre un 80% y un 95%~~ ⇐ lograr la neutralidad climática ⇐ para 2050 ~~respecto a 1990~~. Los edificios de propiedad estatal representan una parte considerable del parque inmobiliario y tienen una alta visibilidad ante la opinión pública. Por lo tanto conviene fijar un índice anual de renovación de los edificios que ~~las Administraciones centrales~~ ⇐ los organismos públicos ⇐ tengan en propiedad y ocupen con objeto de mejorar su rendimiento energético. ⇐ Se invita a los Estados miembros a que, cuando sea rentable, fijen un índice de renovación más elevado en el marco de la renovación de su parque inmobiliario, de conformidad con sus estrategias de renovación a largo plazo o sus programas nacionales de renovación. ⇐ Ese índice de renovación se entiende sin perjuicio de las obligaciones relativas a los edificios de consumo de energía casi nulo ☒ (EECN) ☒ establecidas en la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios⁷⁰. ⇐ Durante la próxima revisión de la Directiva 2010/31/UE, la Comisión debe evaluar los progresos realizados por los Estados miembros en cuanto a la renovación de los edificios de los organismos públicos. La Comisión debe considerar la posibilidad de presentar una propuesta legislativa para revisar el índice de renovación, teniendo en cuenta al mismo tiempo los avances logrados por los Estados miembros, los logros económicos o técnicos sustanciales o, cuando sea necesario, los compromisos de la Unión en materia de descarbonización y contaminación cero. ⇐ La obligación de renovar los edificios de ~~las Administraciones centrales~~, ⇐ los organismos públicos ⇐ que impone ~~impuesta~~ por la presente Directiva, complementa dicha Directiva, que obliga a los Estados miembros a asegurar que, cuando se hagan renovaciones importantes en edificios ya existentes, se aumente su eficiencia energética de manera que cumplan los requisitos ~~mínimos de eficiencia energética~~ ⇐ relativos a los EECN ⇐. ~~Los Estados miembros deben poder adoptar medidas alternativas rentables que permitan conseguir una mejora equivalente de la eficiencia energética de los edificios del parque inmobiliario de las Administraciones centrales. La obligación de renovar la superficie útil de los edificios de la Administración central debería aplicarse a los órganos administrativos cuya competencia se extienda a la totalidad del territorio de un Estado miembro. Cuando en un Estado miembro determinado no exista, para una competencia determinada, un órgano administrativo que abarque la totalidad del territorio, esta obligación debería recaer en aquellos órganos administrativos cuyas competencias abarquen en su conjunto todo el territorio.~~

⇓ nuevo

(33) Para determinar el índice de renovación, los Estados miembros deben tener una visión general de los edificios que no alcanzan el nivel de EECN. Así, los Es-

67. COM(2020) 562 final.

68. Véanse el Resource Efficiency and Climate Change [«Uso eficiente de los recursos y cambio climático», documento en inglés], de 2020, del Panel Internacional de Recursos, y el Informe sobre la disparidad en las emisiones de 2019, de las Naciones Unidas. Estas cifras no se refieren a todo el ciclo de vida de los edificios, sino a su uso y funcionamiento, incluidas las emisiones indirectas en el sector de la electricidad y la calefacción. Se calcula que el carbono incorporado en la construcción representa alrededor del 10% del total anual de emisiones de gases de efecto invernadero de todo el mundo.

69. COM(2020) 662 final.

70. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

tados miembros deben publicar y mantener actualizado un inventario de edificios públicos que forme parte de una base de datos general de certificados de eficiencia energética. Dicho inventario también debe permitir que los agentes privados, incluidas las empresas de servicios energéticos, propongan soluciones de renovación y puedan agruparse en el Observatorio del Parque Inmobiliario de la Unión.

↓ 2012/27/UE considerando 18

⇒ *nuevo*

(34) ⇒ En 2020, más de la mitad de la población mundial vivía en zonas urbanas. Se espera que, en 2050, esta cifra alcance el 68%⁷¹. Además, la mitad de las infraestructuras urbanas previstas para 2050 están todavía por construir⁷². Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros de actividad económica, generación de conocimientos, innovación y nuevas tecnologías. Las ciudades influyen en la calidad de vida de los ciudadanos que viven o trabajan en ellas. Los Estados miembros deben apoyar técnica y financieramente a los municipios. ⇐ Algunos municipios y otros organismos públicos de los Estados miembros ya han puesto en práctica planteamientos integrados sobre ahorro de energía y abastecimiento de energía, por ejemplo, mediante planes de actuación energética sostenibles, como los elaborados en virtud del Pacto de los Alcaldes⁷³ y planteamientos urbanos integrados que van más allá de las distintas intervenciones en edificios o modos de transporte.

↓ 2012/27/UE considerando 19

⇒ *nuevo*

(35) En lo que se refiere a la adquisición de determinados productos y servicios y la compra y alquiler de edificios, ~~las Administraciones centrales~~ ⇒ los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras ⇐ que firmen contratos de obras, suministros o servicios deben dar ejemplo y tomar decisiones de compra eficientes en cuanto a la energía ⇒, *y aplicar el principio de «primero, la eficiencia energética», también en los contratos públicos y concesiones para los que el anexo IV no prevea ningún requisito específico* ⇐. Esto debe aplicarse a los órganos administrativos cuya competencia se extiende a la totalidad del territorio de un Estado miembro. Cuando en un Estado miembro determinado no exista, para una competencia determinada, un órgano administrativo que abarque la totalidad del territorio, esta obligación debería recaer en aquellos órganos administrativos cuyas competencias abarquen en su conjunto todo el territorio. Sin embargo, ello no debe afectar a las disposiciones de las Directivas sobre contratación pública de la Unión. ⇒ *Los Estados miembros deben eliminar los obstáculos a la contratación pública dentro de su territorio o a través de las fronteras si ello puede reducir los costes y aumentar los beneficios del mercado interior al crear oportunidades de negocio para los suministradores y los proveedores de servicios energéticos.* ⇐

↓ *nuevo*

(36) Todas las entidades públicas que inviertan recursos públicos a través de la contratación pública deben dar ejemplo a la hora de adjudicar contratos y concesiones, eligiendo los productos, servicios, obras y edificios de mayor rendimiento energético, también en relación con las contrataciones que no estén sujetas a requisitos específicos en virtud de la Directiva 2009/30/CE. En este contexto, todos los procedimientos de adjudicación de contratos públicos y concesiones cuyo valor supere los umbrales establecidos en los artículos 6 y 7 de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷³, en el artículo 2, apartado 1, de la

71. <https://www.unfpa.org/es/tendencias-demogr%C3%A1ficas>

72. https://www.un.org/en/lecosoc/integration/pdf/fact_sheet.pdf

73. Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁴, y en los artículos 3 y 4 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, deben tener en cuenta el nivel de eficiencia energética de los productos, edificios y servicios establecido en el Derecho nacional o de la Unión, priorizando el principio de «primero, la eficiencia energética» en sus procedimientos de contratación.

(37) También es importante que los Estados miembros supervisen si los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras tienen en cuenta los requisitos de eficiencia energética a la hora de contratar productos, edificios, obras y servicios; para ello, deben velar por que la información relativa al impacto en la eficiencia energética de las licitaciones que superen los umbrales mencionados en las Directivas sobre contratación pública esté disponible para el público. Esto permite a las partes interesadas y a los ciudadanos evaluar el papel del sector público a la hora de garantizar el principio de «primero, la eficiencia energética» en la contratación pública de manera transparente.

(38) El Pacto Verde Europeo reconoce el papel de la economía circular a la hora de contribuir a los objetivos generales de descarbonización de la Unión. El sector público puede contribuir a esos objetivos utilizando su poder adquisitivo, cuando proceda, para elegir productos, edificios, servicios y obras respetuosos con el medio ambiente a través de los instrumentos disponibles para la contratación pública ecológica, contribuyendo así de manera significativa a reducir el consumo de energía y el impacto medioambiental.

(39) Es importante que los Estados miembros presten el apoyo necesario a los organismos públicos para que estos apliquen los requisitos de eficiencia energética en la contratación pública y, cuando proceda, para que empleen la contratación pública ecológica, proporcionando las directrices y metodologías necesarias para llevar a cabo la evaluación de los costes del ciclo de vida y de los impactos y costes medioambientales. Se espera que unas herramientas bien diseñadas, en particular las digitales, faciliten los procedimientos de contratación pública y reduzcan los costes administrativos, especialmente en aquellos Estados miembros más pequeños que pueden carecer de la capacidad suficiente para preparar las licitaciones. A este respecto, los Estados miembros deben promover activamente el uso de herramientas digitales y la cooperación entre los poderes adjudicadores, también a través de las fronteras, con el fin de intercambiar las mejores prácticas.

(40) Dado que los edificios son responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero antes y después de su vida útil, los Estados miembros también deben tener en cuenta todo el ciclo de vida de las emisiones de carbono de los edificios. Esto se enmarca en los esfuerzos por aumentar la atención prestada al rendimiento durante todo el ciclo de vida, a los aspectos de la economía circular y al impacto medioambiental, como parte del papel ejemplarizante del sector público. Así pues, la contratación pública puede ser una oportunidad para abordar el carbono incorporado en los edificios a lo largo de su ciclo de vida. A este respecto, los poderes adjudicadores son agentes importantes que pueden actuar como parte de los procedimientos de contratación pública mediante la adquisición de nuevos edificios que aborden el potencial de calentamiento global a lo largo de todo el ciclo de vida.

(41) El potencial de calentamiento global a lo largo de todo el ciclo de vida mide las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al edificio en distintas fases de su ciclo de vida. Por lo tanto, mide la contribución global del edificio a las emisiones que provocan el cambio climático. En ocasiones, también se le denomina «evaluación de la huella de carbono» o «medición del carbono durante toda la vida». Suma las emisiones de carbono incorporadas en los materiales de construcción y las emisiones directas e indirectas de carbono procedentes de la fase de uso. Los edificios son un importante banco de materiales, ya que constituyen un reposi-

⁷⁴ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

torio de recursos con alto contenido de carbono acumulado durante muchos decenios; por este motivo, es importante estudiar diseños que faciliten la reutilización y el reciclado futuros tras su vida útil.

(42) El potencial de calentamiento global es un indicador numérico expresado en kgCO₂e/m² (de superficie interior útil) para cada fase del ciclo de vida promediado para un año de un período de estudio de referencia de cincuenta años. La selección de los datos, la definición de los escenarios y los cálculos se llevan a cabo de conformidad con la norma EN 15978. El alcance de los elementos del edificio y del equipo técnico se establece en el indicador 1.2 de Level(s), el marco común de la Unión Europea. Cuando exista una herramienta de cálculo nacional, o sea necesaria para divulgar información o para obtener permisos de construcción, debe ser posible utilizar dicha herramienta nacional para proporcionar la información requerida. Debe ser posible utilizar otros instrumentos de cálculo, siempre que cumplan los criterios mínimos establecidos en Level(s), el marco común de la Unión.

↓ 2012/27/UE considerando 20 (adaptado)

~~Se ha realizado una evaluación de la posibilidad de establecer un régimen de «certificados blancos» a nivel de la Unión que ha mostrado que, en la actual situación, este sistema generaría costes administrativos excesivos y que existe un riesgo de que el ahorro de energía se concentre en una serie de Estados miembros y no en toda la Unión. El objetivo de dicho régimen a nivel de la Unión podría conseguirse más fácilmente, al menos en esta fase, mediante sistemas nacionales de obligaciones de eficiencia energética para las empresas de gas y electricidad u otras medidas de actuación alternativas que consigan la misma cantidad de ahorro de energía. Para que el nivel de ambición de estos sistemas se plasme en un marco común a nivel de la Unión, dejando, al mismo tiempo, una flexibilidad considerable a los Estados miembros, es conveniente tener plenamente en cuenta la organización nacional de los agentes del mercado, el contexto específico del sector de la energía y los hábitos de los consumidores finales. El marco común debe dar a las empresas de gas y electricidad la opción de ofrecer servicios energéticos a todos los consumidores finales y no solo a aquellos a los que venden energía. Esta situación aumenta la competencia en el mercado de la energía porque las empresas de servicios pueden diferenciar su producto aportando servicios energéticos complementarios. El marco común debe permitir a los Estados miembros que incluyan requisitos en su régimen nacional cuya finalidad sea social, especialmente a fin de asegurar que los consumidores vulnerables tengan acceso a los beneficios que supone una mayor eficiencia energética. Conviene que los Estados miembros determinen, basándose en criterios objetivos y no discriminatorios, a qué distribuidores de energía o empresas minoristas de venta de energía habría que imponer la obligación de cumplir el objetivo de ahorro de energía en el uso final de la energía que establece la presente Directiva.~~

~~En particular, debe permitirse a los Estados miembros no imponer esta obligación a los pequeños distribuidores de energía y a las pequeñas empresas minoristas de venta de energía, con el fin de evitarles una carga administrativa desproporcionada. La Comunicación de la Comisión de 25 de junio de 2008 establece principios que deben tener en cuenta los Estados miembros que decidan abstenerse de recurrir a esta posibilidad. Como medio para respaldar las iniciativas nacionales de eficiencia energética, las partes obligadas en el marco de sistemas nacionales de obligaciones de eficiencia energética podrían cumplir con sus obligaciones contribuyendo anualmente a un Fondo Nacional de Eficiencia Energética en una cuantía igual a las inversiones que exija el sistema.~~

↓ 2012/27/UE considerando 21 (adaptado)

~~Dado el imperativo general de restablecer la sostenibilidad de las finanzas públicas y de consolidación fiscal, al llevar a la práctica las medidas concretas que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva se ha de prestar la debi-~~

~~da atención a la rentabilidad que suponga, en el nivel de los Estados miembros, la ejecución de medidas de eficiencia energética con arreglo a un nivel adecuado de análisis y evaluación.~~

↓ 2012/27/UE considerando 22 (adaptado)

~~El requisito de conseguir un ahorro en las ventas anuales de energía a clientes finales en relación con lo que habrían sido las ventas de energía no constituye un tope para las ventas ni para el consumo de energía. Los Estados miembros deben poder excluir una parte de las ventas de energía, en volumen, empleada para las actividades industriales enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad⁷⁵, en el cálculo de las ventas de energía a clientes finales, puesto que es sabido que algunos sectores o subsectores de estas actividades pueden estar expuestos a un riesgo significativo de fugas de carbono. Los Estados miembros han de estar al corriente de los costes de los sistemas para poder evaluar con exactitud el coste de las medidas.~~

↓ 2012/27/UE considerando 23 (adaptado)

~~Sin perjuicio de los requisitos establecidos en el artículo 7 y con objeto de limitar la carga administrativa, cada Estado miembro podrá agrupar todas las medidas de actuación destinadas a aplicar el artículo 7 en un amplio programa nacional de eficiencia energética.~~

↓ 2018/2002 considerando 7

⇒ *nuevo*

(43) ⇒ *La Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁶ regula las instalaciones que contribuyen a la producción o la utilización de energía con fines de producción, y la información sobre la energía empleada en la instalación o generada por ella debe incluirse en las solicitudes de permisos integrados [artículo 12, apartado 1, letra b)]. Además, esa Directiva especifica en su artículo 11 que el uso eficiente de la energía es uno de los principios generales de las obligaciones fundamentales del titular y uno de los criterios para determinar las mejores técnicas disponibles con arreglo a su anexo III.* ⇐ La eficiencia operativa de los sistemas energéticos en un determinado momento está condicionada por la capacidad de introducir en la red, de forma fluida y flexible, energía generada a partir de diferentes fuentes con niveles de inercia y tiempos de puesta en marcha diferentes. La mejora de dicha eficiencia permitirá un mejor aprovechamiento de las energías renovables.

↓ 2018/2002 considerando 8

(44) La mejora de la eficiencia energética puede contribuir a un mayor rendimiento económico. El objetivo de los Estados miembros y la Unión debe consistir en la reducción del consumo energético independientemente de los niveles de crecimiento económico.

↓ 2018/2002 considerando 10 (adaptado)

⇒ *nuevo**

(45) ~~A la luz del marco de actuación en materia de clima y energía para 2030, la obligación de ahorro de energía establecida por la~~ ☒ presente ☒ Directiva ~~2012/27/UE debe~~ ⇒ *augmentarse* y ⇐ ~~prolongarse más allá de~~ ☒ ser aplicable después de ☒ ~~2020~~ ⇒ *2030* ⇐. ~~Esa prolongación aportará mayor estabilidad~~ ☒ Esto garantizará la estabilidad ☒ a los inversores y, por tanto, ~~fomentará~~ *fomentará* las inversiones y las medidas de eficiencia energética a largo plazo, tales como la profunda renovación de edificios con el objetivo a largo plazo de facilitar la transfor-

75. ~~DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.~~

76. *Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación)* (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

mación rentable de edificios existentes en EECN. La obligación de ahorro de energía desempeña un papel importante en el crecimiento económico y la creación de empleo a escala local, $\Rightarrow$ ***el empleo, la competitividad y la mitigación de la pobreza energética.*** $\Leftarrow$ ~~y debe dársele continuidad a fin de~~ $\boxtimes$ Debe $\boxtimes$ garantizar que la Unión pueda alcanzar sus objetivos en materia de clima y energía mediante la creación de oportunidades adicionales, ~~y así como~~ romper la dependencia entre el consumo de energía y el crecimiento económico. La cooperación con el sector privado es importante a fin de evaluar las condiciones en las que se pueden desbloquear inversiones privadas para proyectos de eficiencia energética y desarrollar nuevos modelos de ingresos para la innovación en el ámbito de la eficiencia energética.

$\Downarrow$ 2018/2002 considerando 11

(46) La mejora de las medidas de eficiencia energética también repercute positivamente en la calidad del aire, puesto que el aumento del número de edificios energéticamente eficientes contribuye a reducir la demanda de combustible para la calefacción, en especial de combustibles sólidos. Por tanto, las medidas de eficiencia energética contribuyen a mejorar la calidad del aire interior y exterior y a lograr de manera rentable los objetivos de la política de calidad del aire de la Unión que se establecen en particular en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁷.

$\Downarrow$ 2018/2002 considerando 12 (adaptado)

$\Rightarrow$ ***nuevo***

~~(47) Los Estados miembros están obligados a alcanzar un objetivo de ahorro acumulado de uso final de la energía durante el conjunto del período de obligación de 2021 a $\boxtimes$ que finaliza en $\boxtimes$ 2030, equivalente a un nuevo ahorro anual de al menos el 0,8% del consumo de energía final $\Rightarrow$ hasta el 31 de diciembre de 2023 y de al menos el [xx]% a partir del 1 de enero de 2024 $\Leftarrow$. Ese requisito puede cumplirse mediante la adopción de nuevas medidas de actuación durante el nuevo período de obligación, del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2030, o mediante acciones individuales resultantes de medidas de actuación adoptadas durante o con anterioridad al período previo, siempre que las acciones individuales que generen el ahorro de energía se lleven a la práctica durante el nuevo período $\boxtimes$ siguiente $\boxtimes$. Con ese fin, los Estados miembros deben ser capaces de aplicar un sistema de obligaciones de eficiencia energética o medidas de actuación alternativas, o ambos. Asimismo, se permiten distintas opciones, entre las que se encuentran la posibilidad de incluir en el cálculo de la base toda o parte de la energía empleada en el transporte, para de esa manera dar a los Estados miembros flexibilidad en el cálculo de la cantidad de su ahorro de energía, al tiempo que se garantiza el objetivo de ahorro acumulado de uso final de la energía equivalente al nuevo objetivo anual de ahorro requerido de al menos un 0,8%.~~

$\Downarrow$ 2018/2002 considerando 13 (adaptado)

$\Rightarrow$ ***nuevo***

~~(48) Resultaría desproporcionado, sin embargo, imponer semejante requisito a Chipre y Malta. El mercado de la energía de estos pequeños Estados miembros insulares presenta características específicas que limitan notablemente las medidas a las que pueden recurrir para cumplir la obligación de ahorro de energía, tales como la existencia de un único distribuidor de electricidad, la ausencia de redes de gas natural y de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración o el pequeño tamaño de sus empresas distribuidoras de petróleo. Estas características específicas se ven agravadas por el reducido tamaño de los mercados de la energía de tales Estados miembros. Por consiguiente, solo $\Rightarrow$ Durante el período que~~

77. Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE (DO L 344 de 17.12.2016, p. 1).

va de 2021 al 31 de diciembre de 2023, ⇨ debe exigirse a Chipre y Malta que alcancen un objetivo de ahorro acumulado de uso final de la energía equivalente al nuevo ahorro del 0,24% del consumo final de energía del ☒, establecido únicamente para el ☒ período 2021-2030. ⇨ *Esa tasa individual de ahorro debe dejar de aplicarse a partir del 1 de enero de 2024.* ⇨

↓ 2018/2002 considerando 14 (adaptado)

⇨ *nuevo*

(49) ~~Al utilizar ☒~~ Cuando utilicen ☒ un sistema de obligaciones, los Estados miembros deben designar a las partes obligadas entre los ⇨ *gestores de redes de transporte*, ⇨ distribuidores de energía, empresas minoristas de venta de energía y distribuidores o minoristas de combustible para transporte basándose en criterios objetivos y no discriminatorios. La designación o exención de designación de determinadas categorías de tales distribuidores o empresas de venta de energía no debe entenderse como incompatible con el principio de no discriminación. Por consiguiente, los Estados miembros tienen la posibilidad de designar como partes obligadas a todos los ⇨ *gestores de redes de transporte*, ⇨ distribuidores y empresas de venta de energía anteriores o solo algunas categorías de ellos. ⇨ *Para empoderar y proteger a los clientes vulnerables, a las personas afectadas por la pobreza energética y a aquellas que viven en viviendas sociales, y a fin de aplicar las medidas de actuación con carácter prioritario entre esas personas, los Estados miembros pueden exigir a las partes obligadas que logren un ahorro de energía entre los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y aquellas que viven en viviendas sociales. A tal fin, los Estados miembros pueden también establecer objetivos de reducción de los costes de la energía. Las partes obligadas podrían alcanzar esos objetivos promoviendo la aplicación de medidas que generen un ahorro de energía y de dinero en las facturas energéticas, por ejemplo medidas en materia de aislamiento y calefacción.* ⇨

↓ *nuevo*

(50) *Al diseñar medidas de actuación para cumplir la obligación de ahorro de energía, los Estados miembros deben respetar las normas y prioridades de la Unión en materia de clima y medio ambiente y cumplir el principio consistente en «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del Reglamento (UE) 2020/852⁷⁸. Los Estados miembros no deben promover actividades que no sean sostenibles desde el punto de vista ambiental, como el uso de combustibles fósiles sólidos. La obligación de ahorro de energía busca reforzar la respuesta al cambio climático mediante el fomento de incentivos para que los Estados miembros apliquen una combinación de políticas sostenibles y limpias que sea resiliente y mitigue el cambio climático. Por consiguiente, desde el momento en que se transponga la presente Directiva, el ahorro de energía que resulte de las medidas de actuación relativas a la combustión directa de combustibles fósiles no será admisible a efectos de la obligación de ahorro de energía. La presente Directiva permitirá armonizar la obligación de ahorro de energía con los objetivos del Pacto Verde Europeo, el Plan del Objetivo Climático y la oleada de renovación, y reflejará la necesidad de actuar detectada por la AIE en su informe Cero emisiones netas⁷⁹. La restricción tiene por objeto fomentar que los Estados miembros gasten el dinero público únicamente en aquellas tecnologías que sean sostenibles y presenten visión de futuro. Es importante que los Estados miembros proporcionen a los agentes del mercado un marco de acción claro y seguridad en materia de inversiones. La aplicación de*

78. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

79. AIE (Agencia Internacional de la Energía): *Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector [«Cero emisiones netas de aquí a 2050. Una hoja de ruta para el sector energético mundial»]*, documento en inglés, 2021. <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

la metodología de cálculo en el marco de la obligación de ahorro de energía debe permitir a todos los agentes del mercado adaptar sus tecnologías en un plazo razonable. Cuando los Estados miembros apoyen la adopción de tecnologías eficientes en materia de combustibles fósiles o la sustitución temprana de las tecnologías, por ejemplo mediante regímenes de subvenciones o de obligaciones de eficiencia energética, el ahorro de energía puede dejar de ser subvencionable en virtud de la obligación de ahorro de energía. Aunque el ahorro de energía resultante, por ejemplo, del fomento de la cogeneración basada en el gas natural no sería subvencionable, la restricción no se aplicaría al uso indirecto de combustibles fósiles, por ejemplo cuando la producción de electricidad incluya la generación de combustibles fósiles. Las medidas de actuación destinadas a reducir el consumo de combustibles fósiles a través de cambios en el comportamiento, como las consistentes en campañas de información o la conducción ecológica, deben seguir siendo subvencionables. El ahorro de energía derivado de las medidas de actuación en materia de renovación de edificios puede incluir medidas como la sustitución de los sistemas de calefacción de combustibles fósiles y la mejora de la estructura de los edificios; estas medidas deben limitarse a aquellas tecnologías que permitan lograr el ahorro de energía requerido con arreglo a las ordenanzas de construcción nacionales de los Estados miembros. No obstante, los Estados miembros deben promover la modernización de los sistemas de calefacción como parte de renovaciones exhaustivas, en consonancia con el objetivo a largo plazo de alcanzar la neutralidad en carbono, es decir, reducir la demanda de calefacción y cubrir la restante con una fuente de energía sin emisiones de carbono.

↓ 2018/2002 considerando 15 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(51) Las medidas de mejora de la eficiencia energética en el transporte de los Estados miembros son admisibles para ser tenidas en cuenta en el cumplimiento de la obligación de ahorro acumulado de uso final de la energía. Tales medidas incluyen políticas específicas que, entre otras cosas, se dediquen a la promoción de vehículos más eficientes, una transferencia modal a los desplazamientos en bicicleta, a pie o en transporte colectivo o una planificación urbana y de la movilidad que reduzca la demanda de transporte. Además, también pueden ser susceptibles de admisión los programas que aceleren la comercialización de nuevos vehículos más eficientes o las políticas que impulsen una transición hacia carburantes ~~con mejor rendimiento~~ ⇒ *con menos emisiones, excepto las medidas de actuación relativas al uso de la combustión directa de combustibles fósiles*, ⇐ que reduzcan el uso de energía por kilómetro, sujetos al cumplimiento de las normas sobre materialidad y adicionalidad recogidas en el anexo V de la ~~Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por la presente Directiva.~~ ⇒ *Las medidas de actuación que promuevan la adopción de vehículos nuevos alimentados con combustibles fósiles no deben considerarse medidas subvencionables a efectos de la obligación de ahorro de energía.* ⇐ ~~En el caso de que resultasen adecuadas, esas medidas deben ser coherentes con los marcos de acción nacionales de los Estados miembros establecidos en virtud de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸⁰.~~

↓ 2018/2002 considerando 16 (adaptado)

(52) Las medidas que tomen los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸¹ y que obtengan mejoras verificables y ~~mensurables~~ medibles o estimables de la eficiencia energética se

80. ~~Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).~~

81. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

podrán considerar una manera rentable para los Estados miembros de cumplir con sus obligaciones en materia de ahorro de energía con arreglo a la ~~Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por la~~ presente Directiva.

↓ 2018/2002 considerando 17 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(53) En los sistemas de obligaciones, como alternativa a exigir a las partes obligadas que alcancen la cantidad de ahorro acumulado de ~~energía en el uso final de la energía establecida estipulada~~ en el artículo 87, apartado 1, de la ~~Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por la~~ presente Directiva, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir o exigir a las partes obligadas que contribuyan a un Fondo Nacional de Eficiencia Energética ⇒, que podría utilizarse para aplicar las medidas de actuación con carácter prioritario entre los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y aquellas que viven en viviendas sociales ⇐.

↓ 2018/2002 considerando 18 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(54) ~~Sin perjuicio del artículo 7, apartados 4 y 5, tal que introducidos por la presente Directiva,~~ Los Estados miembros y las partes obligadas deben hacer uso de todos los medios y tecnologías a su alcance ⇒, ***excepto aquellos relacionados con el uso de tecnologías de combustión directa de combustibles fósiles,*** ⇐ para conseguir ~~los ahorros de energía acumulados en el uso final requeridos el ahorro acumulado de uso final de la energía requerido,~~ en particular mediante la promoción de tecnologías sostenibles en sistemas ~~urbanos eficientes~~ de calefacción y refrigeración ~~urbana eficientes~~, infraestructuras ~~urbanas eficientes~~ de calefacción y refrigeración ~~urbanas eficientes~~ y auditorías energéticas o sistemas de gestión equivalentes, siempre que ~~los ahorros de energía declarados cumplan el ahorro de energía declarado cumpla~~ los requisitos establecidos en el artículo 87 y el anexo V de la ~~Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por la~~ presente Directiva. Los Estados miembros deben plantearse como objetivo un mayor nivel de flexibilidad en la concepción y la aplicación de medidas de actuación alternativas. ⇒ ***Los Estados miembros deben fomentar acciones que permitan ahorrar energía a lo largo de los prolongados ciclos de vida.*** ⇐

↓ 2018/2002 considerando 19

(55) Las medidas de eficiencia energética a largo plazo seguirán para generar un ahorro de energía después de 2020, pero, a fin de que contribuyan al objetivo de eficiencia energética de la Unión para 2030, deben conseguir un nuevo ahorro después de 2020. Por otro lado, el ahorro de energía conseguido con posterioridad al 31 de diciembre de 2020 no debe contabilizarse en el ahorro acumulado de ~~uso final de la energía requerido para el período que va del comprendido entre el 1 de enero de 2014 al y el 31 de diciembre de 2020.~~

↓ 2018/2002 considerando 20

⇒ *nuevo*

(56) El nuevo ahorro debe ser adicional al que se genera en las condiciones actuales, de tal modo que el ahorro que se habría producido en cualquier caso no debe contabilizarse a efectos de logro de los requisitos de ahorro de energía. Para calcular el impacto de las medidas introducidas, solo se debe contabilizar el ahorro neto, medido como el cambio en el consumo de energía directamente atribuible a la medida de eficiencia energética de que se trate ⇒ ***aplicada a efectos del artículo 8 de la presente Directiva*** ⇐. Para calcular el ahorro neto, los Estados miembros deben establecer una hipótesis de referencia que se corresponda con la evolución de la situación prevista en ausencia de la medida en cuestión. La medida de actuación en cuestión debe evaluarse con respecto a esa referencia. Los Estados miembros deben

tener en cuenta ⇒ *los requisitos mínimos previstos por el marco legislativo pertinente a nivel de la Unión* y ⇐ el hecho de que pueden haberse adoptado otras medidas de actuación en el mismo período de tiempo que también pueden haber incidido en la cantidad de ahorro de energía, de tal manera que no todos los cambios observados desde la introducción de una medida de actuación en concreto sujeta a evaluación pueden atribuirse exclusivamente a esta. Las actuaciones de la parte obligada, la parte participante o la parte encargada deben contribuir de manera efectiva a la consecución del ahorro de energía declarado para asegurar el cumplimiento del requisito de materialidad.

↓ 2018/2002 considerando 21

⇒ *nuevo*

(57) Es importante incluir, cuando resulte pertinente, todas las fases de la cadena de la energía en el cálculo del ahorro de energía a fin de incrementar el potencial de ahorro de energía en la transmisión y distribución de electricidad. ⇒ *Los estudios realizados y la consulta de las partes interesadas han revelado un potencial significativo. No obstante, las condiciones físicas y económicas son muy distintas entre los Estados miembros, y a menudo en el interior de ellos, y existe un gran número de gestores de redes. Estas circunstancias sugieren un enfoque descentralizado, de conformidad con el principio de subsidiariedad. Las autoridades reguladoras nacionales poseen los conocimientos, las competencias legales y la capacidad administrativa necesarios para promover el desarrollo de una red eléctrica eficiente desde el punto de vista energético. Entidades como la Red Europea de Gestores de Redes de Transporte de Electricidad («la REGRT de Electricidad») y la Entidad Europea de Gestores de Redes de Distribución («la entidad de los GRD de la UE») también pueden aportar contribuciones útiles y deben apoyar a sus miembros en la adopción de medidas de eficiencia energética.* ⇐

↓ *nuevo*

(58) *Lo mismo puede considerarse respecto del gran número de gestores de redes de gas natural. El papel del gas natural y la tasa de suministro y cobertura del territorio difieren mucho entre los Estados miembros. En esos casos, las autoridades reguladoras nacionales son quienes mejor pueden supervisar y guiar la evolución del sistema hacia una mayor eficiencia, y entidades como la Red Europea de Gestores de Redes de Transporte de Gas («la REGRT de Gas») pueden aportar contribuciones útiles y deben apoyar a sus miembros en la adopción de medidas de eficiencia energética.*

↓ 2018/2002 considerando 22

⇒ *nuevo*

(59) La gestión eficiente del agua puede contribuir de manera significativa al ahorro de energía. Los sectores del agua y de las aguas residuales suponen el 3,5% del consumo de electricidad en la Unión y se espera que esa proporción aumente. Al mismo tiempo, las fugas de agua representan el 24% del total del agua consumida en la Unión, y el sector de la energía es el mayor consumidor de agua, con una cuota del 44% del consumo. ~~Debe~~ Deben estudiarse a conciencia ⇒ *(y aplicarse, cuando resulten rentables)* ⇐ las posibilidades de ahorro de energía mediante el uso de tecnologías y procesos inteligentes ⇒, *y debe tenerse en cuenta el principio de «primero, la eficiencia energética».* *Por otra parte, las tecnologías avanzadas de riego podrían reducir sustancialmente el consumo de agua en la agricultura y la energía utilizada para su tratamiento y transporte.* ⇐

↓ 2018/2002 considerando 23 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(60) En consonancia con el artículo 9 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las políticas de eficiencia energética de la Unión deben ser integradoras y,

por tanto, garantizar el acceso $\Rightarrow$ *equitativo* $\Leftarrow$ de $\boxtimes$ todos $\boxtimes$ los consumidores afectados por la pobreza energética a las medidas de eficiencia energética. Las mejoras en la $\boxtimes$ materia de $\boxtimes$ eficiencia energética ~~de los edificios~~ deben *beneficiar especialmente a* $\Rightarrow$ *aplicarse con carácter prioritario a* $\Leftarrow$ los ~~hogares vulnerables~~ $\Rightarrow$ *clientes vulnerables y los usuarios finales* $\Leftarrow$, ~~entre los que se encuentran aquellos afectados~~ $\Rightarrow$ *a las personas afectadas* $\Leftarrow$ por la pobreza energética y, cuando proceda, $\Rightarrow$ *a los hogares de renta media y* $\Leftarrow$ ~~aquellos~~ $\Rightarrow$ *a las personas* $\Leftarrow$ que residan en viviendas sociales $\Rightarrow$, *a las personas de edad avanzada y las que vivan en zonas rurales y alejadas.* $\Leftarrow \Rightarrow$ *En este contexto, debe prestarse especial atención a aquellos grupos que corran mayor riesgo de verse afectados por la pobreza energética o que sean más vulnerables a los efectos adversos derivados de esta, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de edad avanzada, los niños y las personas de origen racial o étnico minoritario.* $\Leftarrow$ Los Estados miembros ~~ya~~ pueden exigir a las partes obligadas que incluyan objetivos sociales en sus medidas de ahorro de energía, en relación con la pobreza energética, y esta posibilidad ~~debe ampliarse~~ $\boxtimes$ ya se ha ampliado $\boxtimes$ a las medidas de actuación alternativas y los Fondos Nacionales de Eficiencia Energética $\boxtimes$ europeos. $\boxtimes \neq \boxtimes$ Esto $\boxtimes$ debe convertirse en una obligación $\Rightarrow$ *a fin de proteger y empoderar a los clientes y usuarios finales vulnerables y de mitigar la pobreza energética* $\Leftarrow$, al tiempo que se permite a los Estados miembros mantener una flexibilidad total con respecto $\Rightarrow$ *al tipo de medida de actuación,* $\Leftarrow$ su tamaño, alcance y contenido. Si un sistema de obligaciones en materia de eficiencia energética no permite medidas relacionadas con los consumidores de energía particulares, los Estados miembros podrán adoptar medidas para aliviar la pobreza energética únicamente por medio de las medidas de actuación alternativas. $\Rightarrow$ *Los Estados miembros deben velar por que ninguna otra política o medida de su combinación de políticas tenga efectos adversos para los clientes vulnerables, los usuarios finales, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Los Estados miembros deben hacer el mejor uso posible de las inversiones de fondos públicos en medidas de mejora de la eficiencia energética, incluidos los mecanismos de financiación y financieros establecidos a escala de la Unión.* $\Leftarrow$

$\Downarrow$ nuevo

(61) La presente Directiva se refiere al concepto de «clientes vulnerables», que los Estados miembros deben establecer con arreglo a la Directiva (UE) 2019/944. Además, de conformidad con la Directiva 2012/27/UE, el concepto de «usuarios finales», junto con el de «cliente final», aclara que el derecho a estar informado sobre la facturación y el consumo es también aplicable a los consumidores sin contratos individuales o directos con los suministradores de energía de los sistemas colectivos de calefacción, refrigeración o producción de agua caliente sanitaria en los edificios plurifamiliares El concepto de «clientes vulnerables» no garantiza necesariamente que las medidas estén destinadas a los usuarios finales. Por consiguiente, a fin de garantizar que las medidas establecidas en la presente Directiva lleguen a todas las personas y hogares en situación de vulnerabilidad, los Estados miembros, al establecer su definición de «cliente vulnerable», deben incluir no solo a los clientes, en sentido estricto, sino también a los usuarios finales.

$\Downarrow$ 2018/2002 considerando 24

$\Rightarrow$ nuevo

(62) $\Rightarrow$ En 2019, $\Leftarrow$ En torno a ~~50~~ $\Rightarrow$ ~~34~~ $\Leftarrow$ millones de hogares ~~sufren la pobreza energética en la Unión.~~ $\Rightarrow$ *de la Unión no pudieron mantener la vivienda a una temperatura adecuada*⁸². $\Leftarrow \Rightarrow$ *El Pacto Verde Europeo da prioridad a la dimensión social de la transición, comprometiéndose con el principio de que nadie se quede atrás. La transición ecológica, incluida la transición limpia, afecta de ma-*

82. Recomendación de la Comisión, de 14 de octubre de 2020, sobre la pobreza energética, C(2020) 9600 final.

nera diferente a mujeres y hombres y puede tener un impacto particular en algunos grupos desfavorecidos, como las personas con discapacidad. ⇐ Por consiguiente, las medidas de eficiencia energética deben ocupar un lugar central en cualquier estrategia rentable para hacer frente a la pobreza energética y la vulnerabilidad del consumidor, y son complementarias de las políticas de seguridad social a escala de los Estados miembros. A fin de garantizar que las medidas de eficiencia energética ~~reducen~~ *reduzcan* la pobreza energética de los arrendatarios de manera sostenible, se debe tener en cuenta la rentabilidad de dichas medidas, así como su asequibilidad para propietarios y arrendatarios, y garantizar un apoyo financiero ⇨ *y técnico* ⇐ adecuado a dichas medidas a escala de los Estados miembros. ⇨ *Los Estados miembros deben prestar apoyo a nivel local y regional para detectar y mitigar la pobreza energética.* ⇐ A largo plazo, el parque inmobiliario de la Unión tendrá que pasar a estar compuesto por EECN, en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París. Los índices actuales de renovación de los edificios son insuficientes y los edificios que ocupan ciudadanos con ingresos bajos afectados por la pobreza energética son los ~~edificios a los que más difícil resulta llegar~~ *más difíciles de abordar*. Las medidas establecidas en la presente Directiva con relación a las obligaciones en materia de ahorro de energía, los sistemas de obligaciones en materia de eficiencia energética y las medidas de actuación alternativas revisten, por lo tanto, una particular importancia.

↓ 2012/27/UE considerando 24

⇨ *nuevo*

(63) Para aprovechar el potencial de ahorro de energía de determinados segmentos de mercado en los que no suelen ofrecerse auditorías energéticas de forma comercial [como las pequeñas y medianas empresas ~~PYME~~ *(pymes)*], los Estados miembros deben elaborar programas para fomentar la elaboración de auditorías energéticas en las ~~PYME~~ *pymes*. Las auditorías energéticas tienen que ser obligatorias y periódicas para las grandes empresas, ya que el ahorro de energía obtenido puede ser significativo. Las auditorías energéticas deben tener en cuenta las normas europeas o internacionales pertinentes, como EN ISO 50001 (sistemas de gestión de la energía), o EN 16247-1 (auditorías energéticas), o, si incluyen una auditoría energética, EN ISO 14000 (sistemas de gestión ambiental), y, por lo tanto, ser asimismo conformes con lo dispuesto en el anexo VI de la presente Directiva, ya que dichas disposiciones no van más allá de los requisitos de dichas normas pertinentes. ⇨ *Actualmente está en fase de desarrollo una norma europea específica sobre auditorías energéticas. Las auditorías energéticas pueden realizarse con carácter específico o bien formar parte de un sistema de gestión ambiental más amplio o de un contrato de rendimiento energético. En todos esos casos, los sistemas deben cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo VI. Además, los mecanismos y regímenes específicos establecidos para controlar las emisiones y el consumo de combustible por parte de determinados operadores de transporte, por ejemplo el RCDE UE, establecido con arreglo al Derecho de la Unión, podrán considerarse compatibles con las auditorías energéticas, en particular con los sistemas de gestión de la energía, si cumplen los requisitos mínimos establecidos en el anexo VI.* ⇐

↓ *nuevo*

(64) *El consumo medio de la empresa debe ser el criterio para definir la aplicación de los sistemas de gestión de la energía y de las auditorías energéticas, a fin de aumentar la sensibilidad de dichos mecanismos para detectar oportunidades pertinentes de ahorro rentable de energía. Debe animarse a las empresas que estén por debajo de los umbrales de consumo definidos para los sistemas de gestión de la energía y las auditorías energéticas a que realicen auditorías energéticas y apliquen las recomendaciones resultantes.*

↓ 2012/27/UE considerando 25

(65) Cuando las auditorías energéticas sean realizadas por expertos internos, la independencia necesaria exigiría que dichos expertos no estén directamente implicados en las actividades auditadas.

↓ *nuevo*

(66) El sector de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) es otro sector importante que recibe cada vez más atención. En 2018, el consumo de energía de los centros de datos de la Unión Europea fue de 76,8 TWh. Se espera que esta cifra aumente hasta los 98,5 TWh de aquí a 2030, lo que supondrá un incremento del 28%. Este aumento en términos absolutos también puede observarse en términos relativos: dentro de la Unión, los centros de datos representaban el 2,7% de la demanda de electricidad en 2018 y, si la trayectoria actual se mantiene, alcanzarán el 3,21% en 2030⁸³. La Estrategia Digital de Europa ya ha puesto de relieve la necesidad de lograr unos centros de datos altamente eficientes desde el punto de vista energético y sostenibles, y pide medidas de transparencia en cuanto a la huella ambiental de los operadores de telecomunicaciones. Para promover el desarrollo sostenible en el sector de las TIC, en particular de los centros de datos, los Estados miembros deben recoger y publicar datos que sean pertinentes para el rendimiento energético y la huella hídrica de los centros de datos. Los Estados miembros deben recoger y publicar datos únicamente sobre los centros de datos con una huella significativa, para los cuales una intervención adecuada en materia de diseño o eficiencia (para instalaciones nuevas o existentes, respectivamente) puede dar lugar a una reducción considerable del consumo de energía y agua o a la reutilización del calor residual en instalaciones y redes de calor a distancia cercanas. Pueden utilizarse los datos recogidos para establecer un indicador de sostenibilidad del centro de datos.

(67) Los indicadores de sostenibilidad del centro de datos pueden utilizarse para medir cuatro dimensiones básicas de un centro de datos sostenible, a saber, la eficiencia en el uso de la energía, la cantidad de esa energía que procede de fuentes de energía renovables, la reutilización del calor residual que produce y el uso de agua dulce. Los indicadores de sostenibilidad del centro de datos deben sensibilizar a sus propietarios y operadores, a los fabricantes de equipos, a los desarrolladores de software y servicios y a los usuarios de los servicios del centro de datos a todos los niveles, así como a las entidades y organizaciones que despliegan, utilizan o adquieren servicios en la nube y los servicios del centro de datos. También deberían aportar fiabilidad en cuanto a las mejoras reales derivadas de los esfuerzos y medidas destinadas a aumentar la sostenibilidad en los centros de datos nuevos o existentes. Por último, deben utilizarse como base para una planificación y una toma de decisiones transparentes y basadas en pruebas. El empleo de los indicadores de sostenibilidad del centro de datos debe ser voluntario para los Estados miembros. El empleo del indicador de sostenibilidad del centro de datos debe ser voluntario para los Estados miembros.

↓ 2018/2002 considerando 25

⇒ *nuevo*

(68) Para reducir el gasto del consumidor en energía se debe ayudar a los consumidores a disminuir su consumo de energía mediante la reducción de las necesidades energéticas de los edificios y las mejoras en la eficiencia de los aparatos, que deben combinarse con la disponibilidad de modos de transporte de bajo consumo de energía integrados con el transporte público y el uso de la bicicleta. ⇒ Los Estados miembros también deben considerar la posibilidad de mejorar la conectividad en las zonas rurales y alejadas. ⇐

83. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/energy-efficient-cloud-computing-technologies-and-policies-eco-friendly-cloud-market>

↓ 2018/2002 considerando 26

⇒ **nuevo**

(69) Es crucial concienciar a todos los ciudadanos de la Unión sobre las ventajas de una mayor eficiencia energética y ofrecerles información precisa de cómo lograrla. ⇒ ***Los ciudadanos de todas las edades también deben participar en la transición energética a través del Pacto Europeo por el Clima y la Conferencia sobre el Futuro de Europa.*** ⇐ Una mayor eficiencia energética también resulta sumamente importante para la seguridad del suministro de energía de la Unión al reducir su dependencia de la importación de combustibles procedentes de terceros países.

↓ 2018/2002 considerando 27

(70) Los costes y beneficios de todas las medidas de eficiencia energética adoptadas, incluidos los plazos de reembolso, deben ser completamente transparentes para los consumidores.

↓ 2018/2002 considerando 28 (adaptado)

(71) Al aplicar ~~la Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por~~ la presente Directiva y adoptar otras medidas en el ámbito de la eficiencia energética, los Estados miembros deben prestar una atención particular a las sinergias entre las medidas de eficiencia energética y el uso eficiente de los recursos naturales con arreglo a los principios de la economía circular.

↓ 2018/2002 considerando 29

(72) Aprovechando los nuevos modelos de negocio y las nuevas tecnologías, los Estados miembros deben procurar promover y facilitar la adopción de medidas de eficiencia energética, inclusive mediante servicios energéticos innovadores para clientes grandes y pequeños.

↓ 2018/2002 considerando 30 (adaptado)

(73) ~~Como parte de las medidas previstas en la comunicación de la Comisión de 15 de julio de 2015 titulada «Establecer un nuevo acuerdo para los consumidores de energía», en el contexto de la Unión de la Energía y de la estrategia relativa a la calefacción y la refrigeración, deben reforzarse los derechos mínimos de los consumidores a obtener información precisa, fiable, clara y puntual sobre su consumo de energía. Conviene modificar los artículos 9 a 11 y el anexo VII de la Directiva 2012/27/UE para que se facilite~~ ☒ Es necesario facilitar ☒ información frecuente y de más calidad sobre el consumo de energía, cuando sea técnicamente viable y rentable en función de los dispositivos de medición instalados. La presente Directiva aclara que la rentabilidad del subcontaje depende de que los costes relacionados sean proporcionados con el ahorro potencial de energía. La evaluación de la rentabilidad del subcontaje puede tener en cuenta los efectos de otras medidas concretas planificadas en un edificio determinado, por ejemplo una próxima renovación.

↓ 2018/2002 considerando 31 (adaptado)

(74) La presente Directiva también aclara que los derechos relacionados con la facturación y la información sobre la facturación o el consumo deben ser aplicables a los consumidores de calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria suministrada desde una fuente central incluso si no tienen una relación contractual directa e individual con un proveedor suministrador de energía. ~~La definición del término «cliente final» puede entenderse en el sentido de que se refiere únicamente a las personas físicas o jurídicas que adquieren la energía sobre la base de un contrato directo e individual con un proveedor de energía. Por consiguiente, a efectos de las correspondientes disposiciones, el término «cliente final» debe introducirse para hacer referencia a un grupo más amplio de consumidores y debe comprender también, además de a los usuarios finales que adquieren calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria para su propio uso final, a los ocupantes de edificios individuales~~

~~o de unidades individuales de edificios de apartamentos o edificios polivalentes en los que las unidades reciben el suministro desde una fuente central y en los que los ocupantes no tienen un contrato directo o individual con el proveedor de energía. El término «subcontaje» debe aludir a la medición del consumo de las unidades individuales de tales edificios.~~

↓ 2018/2002 considerando 32

(75) A fin de lograr la transparencia de la contabilización del consumo individual de energía térmica y así facilitar la puesta en práctica del subcontaje, los Estados miembros deben asegurarse de disponer de normas nacionales transparentes y a disposición del público relativas al reparto de los costes del consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria en edificios de apartamentos o edificios polivalentes. Además de la transparencia, los Estados miembros podrán estudiar la posibilidad de adoptar medidas a fin de reforzar la competencia en la prestación de servicios de subcontaje y así contribuir a garantizar que cualquier coste soportado por los usuarios finales sea razonable.

↓ 2018/2002 considerando 33 (adaptado)

(76) ~~A más tardar el 25 de octubre de 2020, los~~ Los contadores de calefacción y repartidores de costes de calefacción de nueva instalación deberán ser de lectura remota para garantizar que se ~~facilita~~ facilite información rentable y frecuente sobre el consumo. Las ~~disposiciones de~~ ☒ ~~modificaciones de la Directiva 2012/27/UE introducidas por~~ la presente Directiva relacionadas con contadores de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria; subcontaje y reparto de los costes de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria; requisito de lectura remota; información sobre la facturación y el consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria; coste del acceso a la información sobre la medición, la facturación y el consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria; y requisitos mínimos de la información relativa a la facturación y el consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria se aplican solo a la calefacción, la refrigeración y el agua caliente sanitaria suministrados desde una fuente central. Los Estados miembros pueden decidir libremente si las tecnologías de lectura de contadores a distancia (de tipo *walk-by* o *drive-by*) se considerarán sistemas de lectura remota o no. Los dispositivos de lectura remota no requieren el acceso a cada apartamento o unidad para su lectura.

↓ 2018/2002 considerando 34

(77) Los Estados miembros deben tener en cuenta el hecho de que la aplicación eficaz de nuevas tecnologías para la medición del consumo de energía requiere una mayor inversión en educación y capacitación de los consumidores y ~~proveedores~~ su- ministradores de energía.

↓ 2018/2002 considerando 35

(78) La información sobre facturación y las cuentas anuales son un medio importante para informar a los clientes de su consumo de energía. Los datos sobre consumo y costes también pueden incluir otro tipo de información que ayude a los consumidores a comparar su contrato actual con otras ofertas y a hacer uso de la gestión de reclamaciones y mecanismos alternativos de resolución de litigios. No obstante, teniendo en cuenta que los litigios relacionados con las facturas constituyen una fuente común de reclamaciones de los consumidores y un factor que contribuye a los niveles persistentemente bajos de satisfacción e implicación de los consumidores con sus proveedores de energía, es necesario que las facturas sean más sencillas, más claras y más fáciles de comprender, garantizando al mismo tiempo que distintos instrumentos, como la información sobre la facturación, las herramientas de información y las cuentas anuales, ofrezcan toda la información necesaria para

que los consumidores puedan regular su consumo de energía, comparar ofertas y cambiar de ~~proveedor~~ suministrador.

↓ 2012/27/UE considerando 26

~~Al definir las medidas de mejora de la eficiencia energética, debe tenerse en cuenta la mayor eficiencia y el ahorro que se obtiene con la aplicación generalizada de innovaciones tecnológicas eficaces en cuanto a costes, como los contadores inteligentes. Cuando se instalen contadores inteligentes, estos no deberán ser utilizados por las empresas para realizar una facturación retroactiva injustificada.~~

↓ 2012/27/UE considerando 27 (adaptado)

~~Por lo que atañe a la electricidad, y de conformidad con la Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad⁸⁴, en los casos en que se haga una evaluación positiva de la provisión de contadores inteligentes, al menos el 80% de los consumidores deberá contar con sistemas de medición inteligentes en 2020. Por lo que atañe al gas, y de conformidad con la Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural⁸⁵, en los casos en que se haga una evaluación positiva de la provisión de contadores inteligentes, los Estados miembros o cualquier autoridad competente que designen habrán de elaborar un calendario para la implantación de sistemas de medición inteligentes.~~

↓ 2012/27/UE considerando 28 (adaptado)

~~La utilización de contadores individuales o de sistemas de imputación de costes de calefacción para la medición del consumo individual en edificios de pisos con suministro de calefacción urbana o calefacción central común resulta beneficiosa cuando los clientes finales cuentan con medios de control de su propio consumo individual. Por consiguiente, su uso solo se justifica en edificios en los que los radiadores estén provistos de válvulas termostáticas.~~

↓ 2012/27/UE considerando 29 (adaptado)

~~En algunos edificios de pisos con suministro de calefacción urbana o con calefacción central común, la utilización de contadores individuales de calefacción precisaría técnicamente difícil y costosa debido al hecho de que el agua caliente empleada para la calefacción entra y sale de los pisos por varios puntos. Puede presuponerse que la medición individual del consumo de calefacción en los edificios de pisos es técnicamente posible cuando la instalación de contadores individuales no requiera cambiar las tuberías interiores existentes para la calefacción por agua caliente en el edificio. En dichos edificios, pues, podrán efectuarse mediciones del consumo individual de calefacción por medio de la instalación de sistemas individuales de imputación del coste de calefacción en cada radiador.~~

↓ 2012/27/UE considerando 30 (adaptado)

~~La Directiva 2006/32/CE dispone que los Estados miembros garanticen que los clientes finales reciban contadores individuales a un precio competitivo, que reflejen exactamente su consumo real de energía y que proporcionen información sobre el tiempo real de uso. En la mayoría de los casos, esta disposición se supedita a la condición de que sea técnicamente posible, financieramente razonable y proporcionado en relación con el ahorro de energía potencial. No obstante, cuando se realiza una conexión en un edificio nuevo o en un edificio que se somete a una reforma importante, según la definición de la Directiva 2010/31/UE, deben proporcionarse esos contadores individuales en todos los casos. La Directiva 2006/32/CE dispone~~

84. DO L 211 de 14.8.2009, p. 55.

85. DO L 211 de 14.8.2009, p. 94.

~~asimismo que se presente una facturación clara, basada en el consumo real, con la frecuencia suficiente para permitir que los clientes regulen su propio consumo de energía.~~

↓ 2012/27/UE considerando 31 (adaptado)

~~Las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE disponen que los Estados miembros garanticen la utilización de sistemas de medición inteligentes que contribuyan a la participación activa de los consumidores en los mercados de suministro de electricidad y de gas. Por lo que respecta a la electricidad, cuando la provisión de contadores inteligentes se considere rentable, se equipará, para 2020, al menos al 80% de los consumidores con sistemas de medición inteligentes. Por lo que respecta al gas natural, no se marca plazo alguno, pero se requiere la elaboración de un calendario. Dichas Directivas declaran asimismo que los clientes finales estén informados adecuadamente del consumo real de electricidad o de gas y de los costes correspondientes con una frecuencia que les permita regular su propio consumo.~~

↓ 2012/27/UE considerando 32 (adaptado)

~~La repercusión de las disposiciones sobre medición y facturación de las Directivas 2006/32/CE, 2009/72/CE y 2009/73/CE en el ahorro de energía ha sido limitada. En muchos lugares de la Unión, dichas disposiciones no han determinado que los clientes reciban información actualizada sobre su consumo de energía, ni una facturación basada en el consumo real con la frecuencia que, según revelan los estudios, es necesaria para permitir a los clientes regular su consumo de energía. En los sectores de la calefacción de la vivienda y del agua caliente en edificios de pisos, la insuficiente claridad de dichas disposiciones ha dado lugar, además, a numerosas quejas de los ciudadanos.~~

↓ 2012/27/UE considerando 33 (adaptado)

~~Con objeto de reforzar la capacitación de los clientes finales en cuanto al acceso a la información de la medición y facturación de su consumo individual de energía, teniendo en mente las oportunidades conexas al proceso de los sistemas de medición inteligentes y la provisión de contadores inteligentes en los Estados miembros, es importante que las disposiciones del Derecho de la Unión en este ámbito sean más claras. Esto debe contribuir a reducir los costes de la aplicación de los sistemas de medición inteligentes equipados con funciones que potencien el ahorro de energía y a respaldar el desarrollo de los mercados de los servicios energéticos y de la gestión de la demanda. La aplicación de los sistemas de medición inteligente permite una facturación frecuente basada en el consumo real. No obstante, existe también la necesidad de aclarar los requisitos relativos al acceso a la información y a la facturación justa y exacta basada en el consumo real en los casos en que no se disponga de contadores inteligentes en 2020, también respecto de la medición y facturación del consumo individual de calefacción, refrigeración y agua caliente en los edificios de pisos que reciben un suministro de calefacción o refrigeración urbana o lo reciben de un sistema común de calefacción propio instalado en dichos edificios.~~

↓ 2012/27/UE considerando 34 (adaptado)

(79) Al definir las medidas de mejora de la eficiencia energética, los Estados miembros deben tener en cuenta la necesidad de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y la aplicación coherente del acervo, de acuerdo con el ☒ TFUE ☒ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

↓ 2012/27/UE considerando 35 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(80) La cogeneración de alta eficiencia y los sistemas urbanos ☒ eficientes ☒ de calefacción y refrigeración tienen un potencial significativo de ahorro de energía primaria **que, en general, está poco explotado** en la Unión. Los Estados miembros

deben llevar a cabo una evaluación ~~exhaustiva completa~~ del potencial de cogeneración de alta eficiencia y de sistemas urbanos ~~☒~~ eficientes ~~☒~~ de calefacción y refrigeración. Estas evaluaciones deben ~~actualizarse previa solicitud de la Comisión, para facilitar información a los inversores en cuanto a los planes nacionales de desarrollo y contribuir a un entorno estable y propicio para las inversiones~~ ⇒ *ser coherentes con los planes nacionales integrados de energía y clima y con las estrategias de renovación a largo plazo* ⇐. Las instalaciones nuevas de generación de electricidad y las ya existentes que hayan sido objeto de una ~~reforma~~ renovación sustancial o cuyo permiso o licencia se haya actualizado deben ir equipadas con unidades de cogeneración de alta eficiencia para recuperar el calor residual procedente de la producción de electricidad, siempre que el análisis de costes y beneficios sea favorable. ⇒ *Del mismo modo, otras instalaciones con una potencia energética media anual sustancial deben estar equipadas con soluciones técnicas para desplegar el calor residual de la instalación, cuando el análisis de costes y beneficios sea favorable.* ⇐ Este calor residual podría ~~luego~~ transportarse a donde se necesite mediante redes de calefacción urbana. Los hechos que activarán el requisito de que se apliquen criterios de autorización serán por lo general hechos que activen igualmente la exigencia de permisos con arreglo a la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales⁸⁶, y de autorización con arreglo a la Directiva 2009/72/CE (UE) 2019/944.

↓ 2012/27/UE considerando 36

(81) En el caso de ~~ciertas centrales de energía nuclear o~~ las centrales de producción de electricidad destinadas a fines de almacenamiento geológico autorizado con arreglo a la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono⁸⁷, puede ser adecuado que estén ubicadas en lugares en los que no ~~resulta~~ resulte rentable la recuperación del calor residual por medio de la cogeneración de alta eficiencia o su suministro a una red urbana de calefacción o refrigeración. Por consiguiente, deberá permitirse a los Estados miembros eximir a dichas centrales de la obligación de llevar a cabo un análisis de la posible rentabilidad de dotar a la central de equipo que permita la recuperación del calor residual por medio de una unidad de cogeneración de alta eficiencia. También debe posibilitarse eximir a las centrales eléctricas para puntas de carga y de reserva, previstas para operar durante menos de ~~1500 mil~~ quinientas horas de funcionamiento al año como media móvil calculada a lo largo de cinco años, de la exigencia de suministrar también calor.

↓ 2012/27/UE considerando 37

⇒ *nuevo*

(82) Es conveniente que los Estados miembros estimulen la adopción de medidas y procedimientos para promover las instalaciones de cogeneración con una potencia térmica nominal total ~~igual o inferior a 20~~ ⇒ *5* ⇐ MW con objeto de fomentar la generación distribuida de energía.

⇓ *nuevo*

(83) *A fin de llevar a cabo evaluaciones completas a nivel nacional, los Estados miembros deben impulsar la realización de evaluaciones del potencial de cogeneración de alta eficiencia y de sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración a nivel regional y local. Los Estados miembros deben adoptar medidas para promover y facilitar el despliegue del potencial de cogeneración de alta eficiencia y de sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración rentable que se haya detectado.*

86. Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

87. Directiva 2009/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

(84) Los requisitos para los sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración deben ser coherentes con los objetivos a largo plazo de las políticas climáticas, así como con las normas y prioridades de la Unión en materia de clima y medio ambiente, y deben cumplir el principio consistente en «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del Reglamento (UE) 2020/85. Todos los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración deben aspirar a mejorar la capacidad de interactuar con otras partes del sistema energético a fin de optimizar el uso de la energía y prevenir el despilfarro de esta utilizando todo el potencial de los edificios para almacenar calor o frío, incluido el calor sobrante procedente de las instalaciones de servicio y de los centros de datos cercanos. Por esta razón, un sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración debe garantizar el aumento de la eficiencia energética primaria y la integración progresiva de las energías renovables y del calor o frío residuales. Por consiguiente, la presente Directiva introduce progresivamente requisitos más estrictos para el suministro de calefacción y refrigeración, que deben ser aplicables durante períodos específicos establecidos y de forma permanente a partir del 1 de enero de 2050.

↓ 2012/27/UE considerando 38

⇒ *nuevo*

(85) Por «cogeneración de alta eficiencia» se entiende la que permite ahorrar energía mediante la producción combinada, en lugar de separada, de calor y electricidad. ⇒ *Los requisitos para la cogeneración de alta eficiencia deben ser coherentes con los objetivos a largo plazo de las políticas climáticas.* ⇐ Las definiciones de «cogeneración» y de «cogeneración de alta eficiencia» utilizadas en la legislación de la Unión no pueden afectar al uso de definiciones diferentes en la legislación nacional para fines distintos de los establecidos en la legislación de la Unión pertinente. Con objeto de obtener el máximo ahorro de energía y no perder oportunidades de ahorro, tiene que prestarse la mayor atención posible a las condiciones de funcionamiento de las unidades de cogeneración.

↓ 2012/27/UE considerando 39 (adaptado)

(86) Para ~~añadir~~ ☒ garantizar ☒ la transparencia ~~de manera~~ ☒ y permitir ☒ que el cliente final pueda elegir entre electricidad ~~proveniente de la~~ de cogeneración y electricidad producida mediante otras técnicas, debe garantizarse el origen de la cogeneración de alta eficiencia basándose en valores ~~armonizados~~ de referencia de la eficiencia armonizados. Los regímenes de garantía de origen no confieren de por sí el derecho a beneficiarse de mecanismos de apoyo nacionales. Es importante que todas las formas de electricidad producidas mediante cogeneración de alta eficiencia puedan quedar cubiertas por garantías de origen. Las garantías de origen deben distinguirse de los certificados intercambiables.

↓ 2012/27/UE considerando 40

(87) Hay que tener en cuenta la estructura específica de los sectores de la cogeneración y de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración, que incluyen a numerosos productores pequeños y medianos, especialmente a la hora de revisar los procedimientos administrativos para obtener permisos de construcción de instalaciones de cogeneración o de redes asociadas, aplicando el principio de «pensar primero a pequeña escala».

↓ 2012/27/UE considerando 41

(88) La mayor parte de las empresas de la Unión son ~~PYME~~ pymes. Estas empresas representan un enorme potencial de ahorro de energía para la Unión. Para ayudarlas a adoptar medidas de eficiencia energética, los Estados miembros deben establecer un marco favorable destinado a proporcionarles asistencia técnica e información con fines específicos.

↓ 2012/27/UE considerando 42 (adaptado)

~~La Directiva 2010/75/UE incluye la eficiencia energética entre los criterios para determinar las Mejores Técnicas Disponibles, que deben servir de referencia para establecer las condiciones de los permisos de construcción de las instalaciones a las que se aplica dicha Directiva, incluidas las instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal total igual o superior a 50 MW. Sin embargo, dicha Directiva da a los Estados miembros la opción de no imponer requisitos de eficiencia energética a las unidades de combustión o a otras unidades que emitan dióxido de carbono en la instalación y que lleven a cabo actividades enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE. Los Estados miembros podrían recoger información sobre los niveles de eficiencia energética en los informes que presenten con arreglo a la Directiva 2010/75/UE.~~

↓ 2012/27/UE considerando 43

(89) Basándose en criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, los Estados miembros deben establecer normas que rijan la asunción y el reparto de los costes de las conexiones y los refuerzos de la red, así como de las adaptaciones técnicas necesarias para la integración de los nuevos productores de electricidad de cogeneración de alta eficiencia, teniendo en cuenta las normas y códigos elaborados de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 714/2009 (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸⁸, de 13 de julio de 2009, relativo a las condiciones de acceso a la red para el comercio transfronterizo de electricidad⁸⁹ y en el Reglamento (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural⁹⁰. Debe poder permitirse a los productores de electricidad mediante cogeneración de alta eficiencia que convoquen licitaciones para los trabajos de conexión. Asimismo, hay que facilitar el acceso a la red de la electricidad producida mediante cogeneración de alta eficiencia, especialmente en el caso de las unidades de microgeneración y generación a pequeña escala. De conformidad con el artículo 23, apartado 2, de la Directiva (UE) 2019/944 2009/72/CE y con el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2009/73/CE, los Estados miembros podrán imponer a las empresas que operen en los sectores de la electricidad y del gas obligaciones de servicio público relativas a la eficiencia energética.

↓ nuevo

(90) Es necesario establecer disposiciones relativas a la facturación, la ventana única, la resolución extrajudicial de litigios, la pobreza energética y los derechos contractuales básicos, con el fin de adaptarlos, cuando proceda, a las disposiciones pertinentes relativas a la electricidad con arreglo a la Directiva (UE) 2019/944, a fin de reforzar la protección de los consumidores y hacer que los clientes finales puedan recibir información más frecuente, clara y actualizada sobre su consumo de calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria y regular su consumo de energía.

(91) Debe velarse por una mayor protección de los consumidores garantizando que todos tengan acceso a mecanismos de resolución extrajudicial de litigios eficaces e independientes, como un defensor del pueblo para la energía, un órgano de los consumidores o una autoridad reguladora. Por consiguiente, los Estados miembros deben establecer procedimientos rápidos y eficaces de tramitación de las reclamaciones.

88. Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la electricidad (DO L 159 de 14.6.2019, p. 54).

89. DO L 211 de 14.8.2009, p. 15.

90. Reglamento (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural (DO L 211 de 14.8.2009, p. 36).

↓ nuevo

(92) *Debe reconocerse la contribución de las comunidades de energías renovables, de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹¹, y de las comunidades ciudadanas de energía, de conformidad con la Directiva (UE) 2019/944, a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y del Plan del Objetivo Climático para 2030. Por consiguiente, los Estados miembros deben considerar y promover el papel de las comunidades de energías renovables y las comunidades ciudadanas de energía. Esas comunidades pueden ayudar a los Estados miembros a alcanzar los objetivos de la presente Directiva impulsando la eficiencia energética a nivel local o doméstico. Pueden empoderar e implicar a los consumidores y permitir que determinados grupos de clientes domésticos, en particular en zonas rurales y alejadas, participen en proyectos e intervenciones en materia de eficiencia energética. Las comunidades de energía pueden ayudar a combatir la pobreza energética promoviendo proyectos de eficiencia energética, la reducción del consumo de energía y la reducción de las tarifas de suministro.*

(93) *Debe reconocerse la contribución de las ventanillas únicas o de estructuras similares en cuanto que mecanismos que pueden permitir a múltiples grupos destinatarios, incluidos los ciudadanos, las pymes y las autoridades públicas, diseñar y ejecutar proyectos y medidas relacionados con la transición hacia una energía limpia. Dicha contribución puede incluir la prestación de asesoramiento y asistencia técnica, administrativa y financiera, la facilitación de los procedimientos administrativos necesarios o del acceso a los mercados financieros, o la orientación en relación con el marco jurídico nacional y europeo, incluidas las normas y criterios de contratación pública, y con la taxonomía de la UE.*

(94) *La Comisión debe examinar las repercusiones, en el fomento de programas de formación para la eficiencia energética, de sus medidas de apoyo a la creación de plataformas o foros en los que participen, entre otros, los organismos europeos del diálogo social, y presentará, si procede, nuevas medidas. La Comisión también debe alentar a los interlocutores sociales europeos a debatir sobre eficiencia energética, teniendo especialmente en mente a los clientes vulnerables y los usuarios finales, incluidos los que sufren pobreza energética.*

(95) *Una transición justa hacia una Unión climáticamente neutra de aquí a 2050 es fundamental para el Pacto Verde Europeo. El pilar europeo de derechos sociales, proclamado conjuntamente por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión el 17 de noviembre de 2017, incluye la energía entre los servicios esenciales a los que toda persona tiene derecho a acceder. Las personas necesitadas deben poder recibir apoyo para acceder a estos servicios⁹².*

(96) *Es necesario garantizar la protección de las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, y para ello, es también necesario garantizar que estén capacitados para participar activamente en las intervenciones y medidas de mejora de la eficiencia energética o en otras medidas conexas de protección de los consumidores o de información que apliquen los Estados miembros.*

(97) *La financiación pública disponible a nivel nacional y de la Unión debe invertirse estratégicamente en medidas de mejora de la eficiencia energética, en particular en beneficio de los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y las personas que viven en viviendas sociales. Los Estados miembros deben aprovechar cualquier contribución financiera que puedan recibir del Fondo Social para el Clima [Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima] y de los ingresos correspondientes a los derechos que reciban del régimen de comercio de*

91. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

92. Pilar europeo de derechos sociales, principio 20 «Acceso a los servicios esenciales»: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles_es

derechos de emisión de la Unión Europea. Estos ingresos ayudarán a los Estados miembros a cumplir su obligación de aplicar medidas de eficiencia energética y medidas de actuación, en el marco de la obligación de ahorro de energía, con carácter prioritario entre los clientes vulnerables y las personas afectadas por la pobreza energética, que pueden incluir a quienes viven en regiones rurales y alejadas.

(98) Los sistemas nacionales de financiación deben complementarse con sistemas adecuados que proporcionen más información, asistencia técnica y administrativa y un acceso más fácil a la financiación, lo que permitirá un mejor uso de los fondos disponibles, especialmente por parte de las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales.

(99) Los Estados miembros deben empoderar y proteger a todas las personas por igual, independientemente de su sexo, género, edad, discapacidad, raza u origen étnico, orientación sexual, religión o creencias, y velar por que las personas más afectadas por la pobreza energética o más expuestas al riesgo de sufrirla, o las más expuestas a sus efectos adversos, estén adecuadamente protegidas. Además, los Estados miembros deben asegurarse de que las medidas de eficiencia energética no agraven las desigualdades existentes, en particular en lo que atañe a la pobreza energética.

↓ 2012/27/UE considerando 44 (adaptado)

~~La respuesta de la demanda constituye una herramienta importante para mejorar la eficiencia energética, puesto que aumenta considerablemente las oportunidades de los consumidores o de los terceros designados por ellos de tomar medidas en lo que respecta al consumo y la información sobre la facturación, por lo que ofrece un mecanismo para reducir o modificar el consumo que permite un ahorro de energía tanto en el consumo final como, gracias a un uso optimizado de las redes y activos de generación, en la generación, el transporte y la distribución de energía.~~

↓ 2012/27/UE considerando 45

⇒ nuevo

~~(100) La respuesta de la demanda puede estar basada en las reacciones de los clientes finales a las señales de los precios o en la automatización de los edificios. Habría que mejorar las condiciones de respuesta a la demanda y el acceso a la misma, en particular para los pequeños consumidores finales. Teniendo en cuenta el despliegue continuado de redes inteligentes, los Estados miembros deben velar, por lo tanto, por que las autoridades nacionales de regulación de la energía puedan garantizar que las tarifas de red y la reglamentación incentiven una mejora de la eficiencia energética y promuevan una fijación de precios dinámica para medidas de respuesta de la demanda por parte de los consumidores finales. Conviene perseguir la integración del mercado y la igualdad de oportunidades de acceso al mercado por lo que se refiere a los recursos del lado de la demanda (oferta y cargas de los consumidores). Además, los Estados miembros deben velar por que las autoridades nacionales de regulación de la energía apliquen un planteamiento integrado que incluya el potencial de ahorro en los sectores del suministro de energía y de los usuarios finales uso final. ⇒ Sin perjuicio de la seguridad del suministro, la integración del mercado y las inversiones anticipatorias en las redes marítimas necesarias para el despliegue de la energía renovable marina, las autoridades nacionales de regulación de la energía deben velar por que, en los procesos de planificación y toma de decisiones, se aplique el principio de «primero, la eficiencia energética», y por que las tarifas de red y la reglamentación de esta incentiven la mejora de la eficiencia energética. Los Estados miembros también deben velar por que los gestores de redes de transporte y distribución tengan en cuenta el principio de «primero, la eficiencia energética». Esto ayudaría a esos gestores a considerar soluciones mejores de eficiencia energética y a tener~~

en cuenta los costes adicionales en que se ha incurrido para la adquisición de recursos de la parte de la demanda, así como las repercusiones medioambientales y socioeconómicas de las diferentes inversiones en la red y los planes de operaciones de esta. Este enfoque requiere pasar de la estrecha perspectiva de la eficiencia económica a la perspectiva más amplia del bienestar social. El principio de «primero, la eficiencia energética» debe aplicarse, en particular, en el contexto de la elaboración de hipótesis para la expansión de la infraestructura energética, donde las soluciones del lado de la demanda podrían considerarse alternativas viables y deben evaluarse adecuadamente, y debe convertirse en una parte intrínseca de la evaluación de los proyectos de planificación de la red. Las autoridades reguladoras nacionales deben examinar su aplicación. ⇐

↓ 2012/27/UE considerando 46

⇒ *nuevo*

(101) Por otra parte, debe disponerse de un número suficiente de profesionales competentes y fiables del campo de la eficiencia energética a fin de asegurar la ~~aplicación~~ ejecución efectiva y oportuna de la presente Directiva, por ejemplo en lo que se refiere al cumplimiento de los requisitos sobre auditorías energéticas y de las obligaciones de eficiencia energética. Por consiguiente, los Estados miembros han de establecer sistemas de certificación ⇒ *o sistemas de cualificación equivalentes y sistemas de formación adecuados* ⇐ para los proveedores de servicios energéticos, de auditorías energéticas y de otras medidas de mejora de la eficiencia energética ⇒ *en estrecha cooperación con los interlocutores sociales, los formadores y otras partes interesadas pertinentes. A partir de diciembre de 2024, los sistemas deben evaluarse cada cuatro años y, en caso necesario, actualizarse, a fin de garantizar que los proveedores de servicios energéticos, los auditores energéticos, los gestores energéticos y los instaladores de los elementos de los edificios tengan el nivel de competencias necesario.* ⇐

↓ 2012/27/UE considerando 47 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(102) Es necesario continuar desarrollando el mercado de servicios energéticos a fin de asegurar la disponibilidad tanto de la demanda como de la oferta de servicios energéticos. La transparencia ~~puede contribuir a ello~~, por ejemplo mediante listas de proveedores ⇒ *certificados* ⇐ de servicios energéticos. ~~También pueden ayudar a estimular la demanda los~~ ⇒ *y de* ⇐ modelos de contratos ⇒ *disponibles*, y ⇐ los intercambios de buenas prácticas y las orientaciones, ~~especialmente para~~ ⇒ *pueden contribuir enormemente a la adopción de servicios energéticos y* ⇐ la ~~contratación de un rendimiento energético determinado~~ celebración de contratos de rendimiento energético ⇒ *y pueden también estimular la demanda e incrementar la confianza en los proveedores de servicios energéticos* ⇐. ~~Como en otras formas de acuerdos de financiación por terceros, En un contrato de rendimiento energético el beneficiario del servicio energético evita costes de inversión utilizando parte del valor del ahorro de energía para pagar total o parcialmente la inversión efectuada total o parcialmente por un tercero.~~ ⇒ *Esto puede ayudar a atraer capital privado, que es clave para aumentar los índices de renovación de edificios en la Unión, introducir conocimientos especializados en el mercado y crear modelos empresariales innovadores. Por lo tanto, en el caso de los edificios no residenciales con una superficie útil superior a 1 000 m², debe exigirse una evaluación de la viabilidad de utilizar contratos de rendimiento energético para la renovación. Este es un avance para aumentar la confianza en las empresas de servicios energéticos y allanar el camino a fin de multiplicar estos proyectos en el futuro.* ⇐

↓ nuevo

(103) *Habida cuenta de los ambiciosos objetivos de renovación fijados para la próxima década en el contexto de la Comunicación de la Comisión titulada «Oleada de renovación», es necesario aumentar el papel de los intermediarios independientes de mercado, incluidas las ventanillas únicas o mecanismos similares de apoyo, a fin de estimular el desarrollo del mercado por el lado de la demanda y el lado de la oferta y promover los contratos de rendimiento energético para la renovación de edificios tanto públicos como privados. Las agencias locales de energía podrían desempeñar un papel clave a este respecto, pues podrían detectar posibles facilitadores o ventanillas únicas y respaldar su puesta en marcha.*

(104) *Los contratos de rendimiento energético siguen enfrentándose a importantes barreras en varios Estados miembros, debido a los obstáculos reglamentarios y no reglamentarios que siguen existiendo. Por lo tanto, es necesario abordar las ambigüedades de los marcos legislativos nacionales, la falta de conocimientos técnicos, especialmente en lo relativo a los procedimientos de licitación, y la incompatibilidad de ciertos préstamos y subvenciones.*

(105) *Los Estados miembros deben seguir apoyando al sector público en la celebración de contratos de rendimiento energético facilitando modelos de contratos que tengan en cuenta las normas europeas o internacionales vigentes, las directrices de licitación y la Guía sobre el tratamiento estadístico de los contratos de rendimiento energético⁹³ publicada en mayo de 2018 por Eurostat y el Banco Europeo de Inversiones sobre el tratamiento de los contratos de rendimiento energético en las cuentas públicas, que han brindado la oportunidad de abordar los obstáculos reglamentarios que aún existen en los Estados miembros de cara a la celebración de estos contratos.*

↓ 2012/27/UE considerando 48 (adaptado)

⇒ nuevo

~~(106)~~ ⇒ *Los Estados miembros han tomado medidas para detectar y abordar las barreras reglamentarias y no reglamentarias. No obstante, es necesario detectar y aumentar los esfuerzos por eliminar las barreras reglamentarias y no reglamentarias que se oponen al uso de contratos de rendimiento energético y de otros acuerdos de financiación por terceros relacionados con el que contribuyen a lograr un ahorro de energía. Entre dichas barreras, cabe citar las normas y prácticas contables que impiden que la inversión de capital y los ahorros económicos anuales generados por las medidas de mejora de la eficiencia energética se recojan adecuadamente en las cuentas durante toda la duración de la inversión. También deben abordarse a nivel nacional los obstáculos a la renovación del parque inmobiliario existente basados en una división de incentivos entre los diferentes actores.*

↓ nuevo

(107) *Los Estados utilizaron sus planes nacionales de acción para la eficiencia energética (PAEE) de 2014 y 2017 para informar de sus avances en la eliminación de las barreras reglamentarias y no reglamentarias a la eficiencia energética por lo que respecta a la división de los incentivos entre los propietarios y los arrendatarios o entre los propietarios de un edificio o de las unidades de un edificio. No obstante, los Estados miembros deben seguir trabajando en esa dirección y aprovechar el potencial de eficiencia energética teniendo en cuenta las estadísticas de Eurostat de 2016, que muestran que más de cuatro de cada diez europeos viven en pisos y más de tres de cada diez son arrendatarios.*

93. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/1015035/8885635/guide_to_statistical_treatment_of_epcs_en.pdf/f74b474b-8778-41a9-9978-8f4fe8548ab1

↓ 2012/27/UE considerando 49

⇒ **nuevo**

(108) Conviene animar a los Estados miembros y a las regiones a hacer un uso pleno de los ⇒ ***fondos europeos disponibles en el marco del MFP y de NextGenerationEU, incluidos el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia,*** ~~⇒ *Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión*~~ ⇒ ***los fondos de la política de cohesión, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y el Fondo de Transición Justa, así como los instrumentos financieros y la asistencia técnica disponibles en el marco de InvestEU,*** ~~⇒ para incentivar la inversión~~ ⇒ ***privada y pública*** ~~⇒ en medidas de mejora de la eficiencia energética. La inversión en eficiencia energética tiene potencial para contribuir al crecimiento económico, el empleo, la innovación y la reducción de la pobreza energética de los hogares, y, por tanto, supone una contribución positiva a la cohesión económica, social y territorial~~ ⇒ ***y a la recuperación verde*** ~~⇒ Entre los posibles campos de financiación conviene destacar las medidas de eficiencia energética en los edificios públicos y las viviendas, y las nuevas cualificaciones para fomentar el empleo en el sector de la eficiencia energética.~~ ⇒ ***La Comisión garantizará las sinergias entre los distintos instrumentos de financiación, en particular los fondos en régimen de gestión compartida y gestión directa (como los programas gestionados de forma centralizada: Horizonte Europa o el Programa LIFE), así como entre las subvenciones, los préstamos y la asistencia técnica, con el fin de maximizar el efecto multiplicador de todos estos elementos en la financiación privada y su impacto en la consecución de los objetivos de la política de eficiencia energética.*** ⇐

↓ 2012/27/UE considerando 50 (adaptado)

(109) Los Estados miembros deben fomentar el empleo de mecanismos de financiación para promover los objetivos de la presente Directiva. Tales mecanismos de financiación podrían incluir contribuciones financieras y sanciones por incumplimiento de determinadas disposiciones de la presente Directiva, los recursos destinados a la eficiencia energética al amparo del artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹⁴, los recursos destinados a la eficiencia energética en ~~en~~ los fondos y programas europeos ~~en el marco financiero plurianual, en particular el Fondo de Cohesión, los Fondos Estructurales y el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural,~~ así como los instrumentos financieros europeos específicos, tales como el Fondo Europeo de Eficiencia Energética.

↓ 2012/27/UE considerando 51

(110) Estos mecanismos de financiación podrían basarse, cuando corresponda, en recursos destinados a la eficiencia energética derivados de las obligaciones de la Unión para financiación de proyectos; recursos asignados a la eficiencia energética por el Banco Europeo de Inversiones y otras instituciones financieras europeas, en particular el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el Banco de Desarrollo del Consejo de Europa; recursos obtenidos de instituciones financieras; recursos nacionales, ~~incluido también~~ a través de la creación de marcos reguladores y fiscales que promuevan la realización de iniciativas y programas en materia de eficiencia energética, y los ingresos procedentes de las asignaciones anuales de emisiones de conformidad con la Decisión n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹⁵.

94. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

95. Decisión n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

↓ 2012/27/UE considerando 52

(111) En particular, los mecanismos de financiación pueden utilizar esas contribuciones, esos recursos e ingresos para posibilitar y fomentar las inversiones de capital privado, contando en particular con los inversores institucionales y aplicando al mismo tiempo, para la concesión de fondos, criterios que aseguren la consecución de objetivos medioambientales y sociales; recurrir a instrumentos financieros innovadores (por ejemplo, garantías de préstamos para el capital privado, garantías de préstamos para fomentar ~~la contratación de eficiencia energética~~ los contratos de rendimiento energético, subvenciones, préstamos subvencionados y líneas de crédito específicas) que reduzcan los riesgos de los proyectos en materia de eficiencia energética y permitan realizar renovaciones rentables incluso en los hogares de rentas bajas y medias; y estar vinculados a programas o agencias que agregarán y evaluarán la calidad de los proyectos de ahorro de energía, brindarán asistencia técnica, promoverán el mercado de los servicios energéticos y contribuirán a fomentar la demanda de los consumidores por este tipo de servicios.

↓ 2012/27/UE considerando 53

(112) Los mecanismos de financiación también pueden proporcionar los recursos adecuados para apoyar programas de ~~capacitación~~ formación y certificación que mejoren y acrediten las cualificaciones necesarias para desarrollar la eficiencia energética; proporcionar recursos destinados a proyectos de investigación de microtecnologías y tecnologías a pequeña escala para la generación de energía, así como a su demostración y aplicación, y a la optimización de las conexiones de estos generadores a la red; estar vinculados a programas que emprendan acciones destinadas a promover la eficiencia energética en todas las viviendas, a fin de evitar la pobreza energética y animar a los propietarios que arriendan viviendas a que estas sean lo más eficientes posible desde el punto de vista energético; proporcionar los recursos adecuados para apoyar el diálogo social y la adopción de normas destinadas a mejorar la eficiencia energética, así como a asegurar unas buenas condiciones laborales y la salud y la seguridad en el trabajo.

↓ 2012/27/UE considerando 54

⇒ *nuevo*

(113) Debe recurrirse a los ⇒ **programas de financiación y los** ⇐ ~~instrumentos de financiación~~ financieros de la Unión disponibles y a mecanismos de financiación innovadores para llevar a la práctica el objetivo de mejorar el rendimiento energético de los edificios de los organismos públicos. Para tal fin, los Estados miembros han de poder utilizar los ingresos que perciban con motivo de las asignaciones anuales de emisiones en el marco de la Decisión n.º 406/2009/CE para desarrollar tales mecanismos con carácter voluntario y teniendo en cuenta las normas presupuestarias nacionales.

↓ 2012/27/UE considerando 55 (adaptado)

(114) Para la consecución del objetivo ~~del 20%~~ de eficiencia energética, la Comisión ~~tendrá que hacer~~ ☒ debería realizar ☒ un seguimiento de la repercusión de las ~~nuevas~~ medidas ☒ pertinentes ☒ en la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece el régimen de la Unión para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (RCDE), a fin de mantener aquellos incentivos del sistema de comercio de derechos de emisión destinados a inversiones que implican una reducción de las emisiones de carbono y a preparar a los sectores sujetos al RCDE para las innovaciones que se necesitarán en el futuro. Tendrá que hacer un seguimiento de la repercusión en ~~dichos~~ los sectores industriales que están expuestos a un riesgo significativo de fugas de carbono, definidos en la Decisión 2014/746/UE de la Comi-

~~sión⁹⁶ Decisión 2010/2/UE de la Comisión, de 24 de diciembre de 2009, por la que se determina, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una lista de los sectores y subsectores que se consideran expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono⁹⁷, con objeto de garantizar que la presente Directiva promueva y no obstaculice el desarrollo de dichos sectores.~~

~~↓ 2012/27/UE considerando 56 (adaptado)~~

~~La Directiva 2006/32/CE dispone que los Estados miembros fijen y se propongan alcanzar un objetivo orientativo nacional general de ahorro de energía del 9% para 2016, que se conseguirá mediante la prestación de servicios energéticos y el establecimiento de otras medidas de mejora de la eficiencia energética. En esa Directiva se expone que el segundo Plan de Eficiencia Energética adoptado por los Estados miembros irá seguido, según convenga y cuando sea necesario, por propuestas de medidas adicionales presentadas por la Comisión, entre ellas la prórroga del período de aplicación de los objetivos. Si en un informe posterior se llega a la conclusión de que no se han hecho suficientes progresos para alcanzar los objetivos indicativos nacionales, estas propuestas deberán tratar el nivel y la naturaleza de los objetivos. La evaluación de impacto que acompaña a la presente Directiva constata que los Estados miembros están en camino de alcanzar el objetivo del 9%, que es sustancialmente menos ambicioso que el del 20% para 2020, adoptado posteriormente, y, por tanto, no hay necesidad de abordar el nivel de los objetivos.~~

~~↓ 2012/27/UE considerando 57 (adaptado)~~

~~El programa «Energía inteligente — Europa» que establece la Decisión no 1639/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por la que se establece un programa marco para la innovación y la competitividad (2007 a 2013)⁹⁸, ha resultado crucial para crear un ambiente propicio a la adecuada aplicación de las políticas de la Unión en materia de energía sostenible, al suprimir obstáculos al mercado, como el que supone la insuficiente sensibilización y capacidad de los actores e instituciones del mercado, barreras técnicas o administrativas nacionales que afectan al buen funcionamiento del mercado interior de la energía, o mercados laborales poco desarrollados para hacer frente al desafío de la economía con bajas emisiones de carbono. Muchas de estas barreras siguen vigentes.~~

~~↓ 2012/27/UE considerando 58 (adaptado)~~

~~Con objeto de aprovechar el considerable potencial de ahorro de energía de los productos relacionados con la energía, debe acelerarse y ampliarse la aplicación de la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía⁹⁹ y de la Directiva 2010/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la indicación del consumo de energía y otros recursos por parte de los productos relacionados con la energía¹⁰⁰, mediante el etiquetado y una información normalizada. Debe darse prioridad a los productos que ofrecen el mayor potencial de ahorro de energía, tal como los define el plan de trabajo sobre diseño ecológico, así como, cuando proceda, a la revisión de las medidas existentes.~~

~~↓ 2012/27/UE considerando 59 (adaptado)~~

~~A fin de aportar claridad a las condiciones en que los Estados miembros pueden establecer requisitos de rendimiento energético con arreglo a la Directiva 2010/31/~~

~~96. Decisión 2014/746/UE de la Comisión, de 27 de octubre de 2014, que determina, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, la lista de sectores y subsectores que se consideran expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono durante el período 2015-2019 (DO L 308 de 29.10.2014, p. 114).~~

~~97. DO L 1 de 5.1.2010, p. 10.~~

~~98. DO L 310 de 9.11.2006, p. 15.~~

~~99. DO L 285 de 31.10.2009, p. 10.~~

~~100. DO L 153 de 18.6.2010, p. 1.~~

~~UE sin dejar de cumplir con la Directiva 2009/125/CE y sus medidas de ejecución, procede modificar la Directiva 2009/125/CE.~~

↓ 2018/2002 considerando 36 (adaptado)

⇒ **nuevo**

(115) Las medidas de los Estados miembros deben ser apoyadas por instrumentos financieros de la Unión bien diseñados y eficaces, ~~como los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, ☒ enmarcados en el Programa InvestEU, ☒ y financiadas por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD),~~ que deben apoyar las inversiones en eficiencia energética en todas las fases de la cadena energética y utilizar un análisis de ~~coste-beneficio~~ costes y beneficios exhaustivo que comprenda un modelo de tasas de descuento diferenciadas. El apoyo financiero debe centrarse en métodos rentables para aumentar la eficiencia energética, lo que daría lugar a una reducción del consumo de energía. Asimismo, el BEI y el BERD, junto con los bancos nacionales de fomento, deben concebir, generar y financiar programas y proyectos destinados específicamente al sector de la eficiencia energética, así como a los hogares afectados por la pobreza energética.

⇓ **nuevo**

(116) La normativa intersectorial constituye una base sólida para la protección de los consumidores respecto de una gran variedad de los servicios de energía existentes actualmente, y podría evolucionar. Sin embargo, es preciso establecer claramente determinados derechos contractuales básicos del consumidor. Los consumidores deben poder disponer de información sencilla y sin ambigüedades sobre sus derechos en relación con el sector energético.

(117) Se puede garantizar una mayor protección de los consumidores si todos tienen acceso a mecanismos de resolución extrajudicial de litigios eficaces e independientes, como un defensor del pueblo para la energía, un órgano de los consumidores o una autoridad reguladora. Por consiguiente, los Estados miembros deben establecer procedimientos rápidos y eficaces de tramitación de las reclamaciones.

↓ 2018/2002 considerando 38 (adaptado)

⇒ **nuevo**

(118) Con objeto de poder evaluar la eficacia de ~~la Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por la presente Directiva, debe introducirse un ☒ establecerse el ☒ requisito para de llevar a cabo una revisión general de dicha Directiva y ☒ esta y debe ☒ presentarse un informe al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 28 de febrero de~~ ⇒ 2027 ⇐ 2024. Dicha revisión debe ~~celebrarse con posterioridad a la de los balances mundiales de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en 2023 para~~ permitir que se introduzcan las adecuaciones necesarias a ~~este proceso~~, teniendo también en cuenta la evolución económica y en materia de innovación.

↓ 2018/2002 considerando 39 (adaptado)

(119) Se debe otorgar un papel protagonista a las autoridades locales y regionales en el desarrollo y la concepción, la ejecución y la evaluación de las medidas previstas en la ☒ presente ☒ Directiva ~~2012/27/UE~~, de forma que dichas autoridades puedan responder adecuadamente a sus propias particularidades climáticas, culturales y sociales.

↓ 2018/2002 considerando 40 (adaptado)

⇒ **nuevo**

(120) Habida cuenta de los avances tecnológicos y de la cuota creciente de las fuentes de energía renovables en el sector de la generación eléctrica, debe revisarse

el coeficiente por defecto aplicado al ahorro de electricidad en kWh, para reflejar los cambios en el ~~coeficiente~~ factor de energía primaria (FEP) para la electricidad ⇨ y **otros vectores energéticos** ⇩. Los cálculos del ~~coeficiente de energía primaria~~ FEP para la electricidad que reflejan la combinación energética se basan en valores medios anuales. Para la generación de electricidad y calor a partir de energía nuclear se utiliza el método del «contenido energético físico», y para la generación de electricidad y calor a partir de combustibles fósiles y biomasa, el método de la «eficiencia de la conversión técnica». En cuanto a las energías renovables no combustibles, se utiliza el método del equivalente directo basado en el enfoque de «energía primaria total». Para calcular la cuota de energía primaria para la electricidad de cogeneración, se aplica el método que figura en el anexo II de la ~~Directiva 2012/27/UE~~ ☒ presente ☒ Directiva 2012/27/UE. Se utiliza una posición media de mercado, en vez de una posición marginal. Se asume que las eficiencias de conversión son del 100% en el caso de las energías renovables no combustibles, del 10% en el caso de las centrales geotérmicas y del 33% en el caso de las centrales nucleares. El cálculo de la eficiencia total de la cogeneración se basa en los datos más recientes de Eurostat. En cuanto a los límites del sistema, el ~~coeficiente de energía primaria~~ FEP es 1 para todas las fuentes de energía. El valor del ~~coeficiente de energía primaria~~ FEP referido a 2018 se basa en datos interpolados en la versión más reciente del escenario de referencia PRIMES para 2015 y 2020 y ajustados con los datos de Eurostat hasta 2016. El análisis abarca los Estados miembros y Noruega. Los datos de Noruega se basan en datos de la ~~Red Europea de Gestores de Redes de Transporte de Electricidad~~ ☒ REGRT de Electricidad ☒.

↓ 2018/2002 considerando 41

(121) El ahorro de energía resultante de la aplicación del Derecho de la Unión no debe declararse, salvo que resulte de una medida que vaya más allá del mínimo requerido por el acto ~~legislativo~~ jurídico de la Unión en cuestión, bien fijando requisitos de eficiencia energética más ambiciosos a escala del Estado miembro, o bien reforzando la adopción de la medida. Los edificios ofrecen grandes posibilidades de mejora de la eficiencia energética, y la renovación de edificios, junto con las economías de escala, es un factor esencial y a largo plazo para el aumento del ahorro de energía. Procede, por lo tanto, aclarar que puede declararse todo el ahorro de energía resultante de medidas que promuevan la renovación de edificios existentes, siempre que superen los ahorros que habrían tenido lugar igualmente en ausencia de la medida de que se trate y siempre que el Estado miembro demuestre que la parte obligada, la parte participante o la parte encargada ha contribuido de manera efectiva a la consecución del ahorro de energía declarado.

↓ 2018/2002 considerando 42 (adaptado)

(122) De conformidad con la Estrategia de la Unión de la Energía y los principios sobre mejora de la legislación, debe concederse una mayor importancia a las normas de seguimiento y verificación para la aplicación de los sistemas de obligaciones en materia de eficiencia energética y las medidas de actuación alternativas, en particular el requisito de examinar una muestra de medidas estadísticamente representativa. En la ~~Directiva 2012/27/UE en su versión modificada por~~ la presente Directiva, «una parte estadísticamente significativa y una muestra representativa de las medidas de mejora de la eficiencia energética» deben interpretarse en el sentido de que requieren el establecimiento de un subconjunto de la población estadística de las medidas de ahorro de energía en cuestión, de tal modo que dicho subconjunto refleje con precisión el conjunto de la población de todas las medidas de ahorro de energía y, por tanto, permita conclusiones razonablemente fiables sobre la confianza en la totalidad de las medidas.

↓ 2018/2002 considerando 43

⇒ **nuevo**

(123) La energía generada en el exterior o el interior de los edificios a partir de tecnologías basadas en energías renovables reduce la cantidad de energía ~~fósil~~ suministrada a partir de combustibles fósiles. La reducción del consumo de energía y la utilización de energía procedente de fuentes renovables en el sector de la construcción son medidas importantes para reducir la dependencia energética de la Unión y las emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente a la luz de los ambiciosos objetivos de clima y energía fijados para el año 2030, así como del compromiso mundial contraído en el contexto del Acuerdo de París. A efectos de la obligación de ahorro acumulado de energía, los Estados miembros podrán tener en cuenta, ~~cuan-~~
~~do proceda,~~ el ahorro de energía procedente de ⇒ **medidas de actuación que promuevan** ⇐ ~~la energía renovable generada sobre o en los edificios para uso propio~~
⇒ **las tecnologías renovables** ⇐ con el fin de cumplir sus requisitos de ahorro de energía ⇒ **con arreglo a la metodología de cálculo prevista en la presente Directiva** ⇐. ⇒ **No se contabilizará el ahorro de energía que resulte de las medidas de actuación relativas a la combustión directa de combustibles fósiles.** ⇐

↓ **nuevo**

(124) *Algunos de los cambios introducidos por la presente Directiva podrían requerir una modificación posterior del Reglamento (UE) 2018/1999 para garantizar la coherencia entre ambos actos jurídicos. Las nuevas disposiciones, relacionadas principalmente con el establecimiento de contribuciones nacionales, los mecanismos de subsanación de los desfases y las obligaciones de comunicación de información, deben transferirse y armonizarse con dicho Reglamento, una vez esté modificado. También podría ser necesario volver a evaluar algunas disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1999 a la vista de los cambios propuestos en la presente Directiva. Los requisitos adicionales de comunicación de información y seguimiento no deberían exigir la creación de ningún sistema de comunicación de información nuevo y paralelo, sino que estarían sujetos al actual marco de seguimiento y comunicación de información establecido con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999.*

(125) *Para fomentar la aplicación práctica de la presente Directiva a nivel nacional, regional y local, la Comisión debe seguir apoyando el intercambio de experiencias sobre prácticas, evaluaciones comparativas y actividades de creación de redes, así como prácticas innovadoras, por medio de una plataforma en línea.*

↓ 2012/27/UE considerando 60 (adaptado)

~~Dado que la finalidad de la presente Directiva, que es alcanzar el objetivo de eficiencia energética de la Unión del 20% para 2020 y preparar el camino hacia mejoras de eficiencia energética ulteriores más allá de 2020, no puede ser alcanzada de manera suficiente por los Estados miembros sin tomar medidas adicionales de eficiencia energética, y puede conseguirse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.~~

↓ 2018/2002 considerando 45

⇒ **nuevo**

(126) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, alcanzar el objetivo de eficiencia energética de la Unión ~~del 20% para 2020 y de al menos el 32,5% para 2030~~ y preparar el camino hacia mejoras de eficiencia energética ulteriores ~~más allá de dichas fechas~~ ⇒ **y hacia la neutralidad climática** ⇐, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión,

esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

↓ 2012/27/UE considerando 61 (adaptado)

(127) Con el fin de permitir la adaptación al progreso técnico y los cambios en la distribución de las fuentes de energía, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del ~~☒~~ TFUE ~~☒~~ ~~Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea~~, por lo que respecta a la revisión de los valores ~~armonizados~~ de referencia de la eficiencia armonizados establecidos con arreglo a la ~~☒~~ presente ~~☒~~ Directiva ~~2004/8/CE~~ y respecto a los valores, los métodos de cálculo, el coeficiente de energía primaria por defecto y los requisitos de los anexos de la presente Directiva. ~~Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.~~

↓ 2018/2002 considerando 37 (adaptado)

(128) ~~A fin de que los anexos de la Directiva 2012/27/UE y los valores de referencia armonizados de la eficiencia puedan actualizarse, es preciso ampliar la delegación de poderes concedida a la Comisión.~~ Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación¹⁰¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ~~ocupen~~ ocupan de la preparación de actos delegados.

↓ 2012/27/UE considerando 62

(129) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, ~~de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión~~¹⁰².

↓ 2012/27/UE considerando 63 (adaptado)

~~Deben derogarse todas las disposiciones sustantivas de las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE, excepto los artículos 4, apartados 1 a 4, y los anexos I, III y IV de la Directiva 2006/32/CE. Estas últimas disposiciones deben seguir aplicándose hasta la expiración del plazo para la consecución del objetivo del 9%. Deben derogarse los apartados 1 y 2 del artículo 9 de la Directiva 2010/30/UE, que establece la obligación de que los Estados miembros procuren adquirir únicamente productos que pertenezcan a la clase de eficiencia energética más elevada.~~

101. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

102. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

↓ 2012/27/UE considerando 64 (adaptado)

~~La obligación de incorporar la presente Directiva al Derecho nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyan una modificación sustantiva respecto a las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE. La obligación de incorporar al Derecho nacional las disposiciones inalteradas se deriva de dichas Directivas.~~

↓ *nuevo*

(130) La obligación de transponer la presente Directiva al Derecho interno debe limitarse a las disposiciones constitutivas de una modificación de fondo con respecto a la Directiva anterior. La obligación de transponer las disposiciones no modificadas se deriva de esa Directiva anterior.

↓ 2012/27/UE considerando 65 (adaptado)

⇒ *nuevo*

(131) La presente Directiva no ~~debe afectar~~ ⇒ *afecta* ⇐ a las obligaciones de los Estados miembros respecto a los plazos de incorporación al Derecho nacional ~~y de aplicación de la~~ ☒ de las ☒ Directiva 2004/8/CE y 2006/32/CE ☒ Directivas que figuran en el anexo XV, parte B ☒.

↓ 2012/27/UE considerando 66 (adaptado)

~~De conformidad con la Declaración política común de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos, de 28 de septiembre de 2011, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de incorporación al Derecho nacional, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de incorporación al Derecho nacional. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.~~

↓ 2012/27/UE

Han adoptado la presente directiva:

Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación, definiciones y objetivos de eficiencia energética

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

↓ 2018/2002 artículo 1.1 (adaptado)

⇒ *nuevo*

1. La presente Directiva establece un marco común de medidas para el fomento de la eficiencia energética dentro de la Unión a fin de garantizar la consecución ~~de los objetivos principales~~ ☒ del objetivo ☒ en materia de eficiencia energética de la Unión, ~~que consisten en un aumento de la eficiencia energética del 20% para 2020 y de al menos el 32,5% para 2030,~~ y prepara el camino ☒ crea un marco propicio ☒ para mejoras ulteriores de eficiencia energética ~~más allá de esos años.~~

En la presente Directiva se establecen normas destinadas a ⇒ *aplicar la eficiencia energética con carácter prioritario en todos los sectores,* a ⇐ eliminar barreras en el mercado de la energía y a superar deficiencias del mercado que obstaculizan la eficiencia en el abastecimiento y el consumo de energía ., y se dispone ☒ Asimismo, la Directiva dispone ☒ el establecimiento de ~~objetivos y~~ contribuciones ~~orientativas indicativas~~ nacionales de eficiencia energética para 2020 y 2030.

La presente Directiva contribuye a la aplicación del principio de «primero, la eficiencia energética» ⇒, *contribuyendo así a que la Unión sea una sociedad inclusiva, justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva* ⇐.

↓ 2012/27/UE

2. Los requisitos que establece la presente Directiva son requisitos mínimos y se entienden sin perjuicio de que cualquier Estado miembro mantenga o introduzca medidas más estrictas. Tales medidas deberán ser compatibles con el Derecho de la Unión. Cuando las disposiciones de la legislación nacional establezcan medidas más estrictas, los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión.

Artículo 2. Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

1) «energía»: todas las formas de productos energéticos, combustibles, calor, energía renovable, electricidad o cualquier otra forma de energía, según se definen en el artículo 2, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1099/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, ~~de 22 de octubre de 2008, relativo a las estadísticas sobre energía~~¹⁰³;

↓ *nuevo*

2) «*primero, la eficiencia energética*»: *el principio así definido en el artículo 2, punto 18, del Reglamento (UE) 2018/1999;*

3) «*sistema energético*»: *sistema diseñado principalmente para suministrar servicios energéticos destinados a satisfacer la demanda de energía de los sectores de uso final en forma de calor, combustibles y electricidad;*

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

42) «consumo de energía primaria»: ~~el consumo interior bruto~~ ⇒ *la energía bruta disponible* ⇔, excluidos los ⇒ *buques internacionales, el consumo no energético final* ⇔ ~~usos no energéticos~~ ⇒ *y el calor ambiente* ⇔;

53) «consumo de energía final»: toda la energía suministrada a la industria, el transporte ⇒ *(incluido el consumo de energía de la aviación internacional)* ⇔, los hogares, los servicios ⇒ *públicos y privados* ⇔, y la agricultura ⇒ *la silvicultura y la pesca y otros usuarios finales (consumidores finales de energía). Excluye el consumo de energía de los buques internacionales, el calor ambiente, los suministros al sector de la transformación, el sector de la energía y las pérdidas debidas a la transmisión y la distribución [son aplicables las definiciones del anexo A del Reglamento (CE) n.º 1099/2008]* ⇔ ~~No incluye los suministros al sector de transformación de la energía y a las industrias de la energía propiamente dichas;~~

64) «eficiencia energética»: la relación entre la producción de un rendimiento, servicio, bien o energía, y el gasto de energía;

75) «ahorro de energía»: la cantidad de energía ahorrada, determinada mediante la medición y/o estimación del consumo antes y después de la aplicación de alguna medida de mejora de la eficiencia energética, teniendo en cuenta al mismo tiempo la normalización de las condiciones externas que influyen en el consumo de energía;

86) «mejora de la eficiencia energética»: el aumento de la eficiencia energética como resultado de cambios tecnológicos, de comportamiento y/o económicos;

97) «servicio energético»: el beneficio físico, la utilidad o el bien derivados de la combinación de una energía con una tecnología energética eficiente o con una acción, que puede incluir las operaciones, el mantenimiento y el control necesarios para prestar el servicio, el cual se presta con arreglo a un contrato y que, en circunstancias normales, ha demostrado conseguir una mejora de la eficiencia energética o un ahorro de energía primaria verificables y medibles o estimables;

108) «organismos públicos»: los poderes adjudicadores tal como se definen en la Directiva ~~2014/24/UE~~¹⁰⁴ ~~2004/18/CE~~ del Parlamento Europeo y del Consejo ~~de 31~~

103. Reglamento (CE) n.º 1099/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativo a las estadísticas sobre energía (DO L 304 de 14.11.2008, p. 1).

104. Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

~~de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios¹⁰⁵;~~

~~9) «Administración central»: todos los órganos administrativos cuya competencia se extiende a la totalidad del territorio de un Estado miembro;~~

1140) «superficie útil total»: la superficie cubierta de un edificio o de parte de un edificio en la que se emplea energía para adaptar las condiciones ambientales interiores;

↓ nuevo

12) «poderes adjudicadores»: los poderes adjudicadores tal como se definen en el artículo 6, punto 1, el artículo 2, punto 1, y el artículo 3, punto 1, de las Directivas 2014/23/UE, 2014/24/UE y 2014/25/UE, respectivamente;

13) «entidades adjudicadoras»: las entidades adjudicadoras tal como se definen en las Directivas 2014/23/UE, 2014/24/UE y 2014/25/UE;

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

141) «sistema de gestión de la energía»: un conjunto de elementos relacionados entre sí o en interacción pertenecientes a un plan que establece un objetivo de eficiencia energética y una estrategia para alcanzarlo ⇒, *incluidos el seguimiento del consumo de energía real, las medidas adoptadas para aumentar la eficiencia energética y la medición de los avances* ⇐;

1512) «norma europea»: una norma adoptada por el Comité Europeo de Normalización, el Comité Europeo de Normalización Electrotécnica o el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones, y puesta a disposición para su utilización pública;

1613) «norma internacional»: una norma adoptada por la Organización Internacional de Normalización puesta a disposición del público;

1714) «parte obligada»: un distribuidor de energía, o una empresa minorista de venta de energía ⇒ *o un gestor de una red de transporte* ⇐ vinculados por los sistemas nacionales de obligaciones de eficiencia energética que se mencionan en el artículo 87;

1815) «parte encargada»: una entidad jurídica con competencias delegadas por una institución u otro organismo de carácter público para concebir, gestionar o aplicar un sistema de financiación en nombre de la Administración o de otro organismo público;

1916) «parte participante»: una empresa o un organismo público que se ha comprometido a cumplir determinados objetivos en virtud de un acuerdo voluntario, o que está cubierto por un instrumento nacional de regulación de la actuación;

2017) «autoridad pública de ejecución»: un organismo de Derecho público responsable de la aplicación o del control de la fiscalidad de la energía o del carbono, de sistemas e instrumentos de financiación, de incentivos, normas y criterios tributarios, de sistemas de etiquetado de la energía o de actividades de formación o educación en este ámbito;

2118) «medida de actuación»: un instrumento de reglamentación, financiero, tributario, voluntario o de suministro de información creado y establecido oficialmente en un Estado miembro con el fin de que constituya un marco de apoyo, un requisito o un incentivo para que los agentes del mercado presten y adquieran servicios energéticos y lleven a cabo otras medidas de mejora de la eficiencia energética;

2219) «actuación individual»: una actuación que da lugar a mejoras de la eficiencia energética verificables y medibles o estimables, y que se lleva a cabo como consecuencia de una medida de actuación;

2320) «distribuidor de energía»: toda persona física o jurídica, incluidos los ~~operadores de sistemas de distribución~~ *gestores de redes de distribución*, responsable del

105. ~~DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.~~

transporte de energía con vistas a su entrega a los clientes finales o a las compañías de distribución que venden energía a los clientes finales;

2424) «gestor de la red de distribución»: la figura así definida en ~~☒~~ el artículo 2, punto 29, de la ~~☒~~ Directiva (UE) 2019/944 ~~las Directivas 2009/72/CE~~ ⇒, por lo que se refiere a la electricidad, ~~☐~~ y ~~☒~~ el artículo 2, punto 6, de la Directiva ~~☒~~ 2009/73/CE, ⇒ por lo que se refiere al gas, ~~☐~~ respectivamente;

2522) «empresa minorista de venta de energía»: toda persona física o jurídica que vende energía al cliente final;

2623) «cliente final»: toda persona física o jurídica que compra energía para su propio uso final;

2724) «proveedor de servicios energéticos»: toda persona física o jurídica que presta servicios energéticos o aplica ~~otras~~ medidas de mejora de la eficiencia energética en la instalación o los locales de un cliente final;

2825) «auditoría energética»: todo procedimiento sistemático destinado a obtener conocimientos adecuados del perfil de consumo de energía ~~existente~~ de un edificio o grupo de edificios, de una instalación u operación industrial o comercial, o de un servicio privado o público, así como para determinar y cuantificar las posibilidades de ahorro de energía ~~a un coste eficiente~~ ⇒ ~~rentables, detectar el potencial de uso o de producción rentables de energías renovables~~ ~~☐~~ e informar al respecto;

~~26) «pequeñas y medianas empresas» o «PYME»: las empresas definidas en el título I del anexo de la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas¹⁰⁶; la categoría de microempresas, pequeñas y medianas empresas está constituida por las empresas que ocupan a menos de 250 personas y cuyo volumen de negocios anual no excede de 50 millones EUR o cuyo balance general anual no excede de 43 millones EUR;~~

2927) «contrato de rendimiento energético»: todo acuerdo contractual entre el beneficiario y el proveedor de una medida de mejora de la eficiencia energética, verificada y supervisada durante toda la vigencia del contrato, en el que las ~~inversiones~~ (obras, suministros o servicios) ~~en~~ realizados en el marco de dicha medida se abonan respecto de un nivel de mejora de la eficiencia energética acordado contractualmente o de otro criterio de rendimiento energético acordado, como, por ejemplo, el ahorro ~~financiero~~ económico;

3028) «sistema de medición inteligente»: ~~sistema electrónico capaz de medir el consumo de energía, que proporciona más información que un contador convencional, y de transmitir y recibir datos utilizando una forma de comunicación electrónica~~ ⇒ el sistema así definido en la Directiva (UE) 2019/944 ~~☐~~;

3129) «gestor de ~~redes~~ la red de transporte»: la figura así definida en ~~☒~~ el artículo 2, punto 35, de la Directiva ~~☒~~ (UE) 2019/944 y en la Directiva ~~las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE~~, ⇒ ~~por lo que se refiere a la electricidad y el gas~~, ~~☐~~ respectivamente;

3230) «cogeneración»: la generación simultánea de energía térmica y de energía eléctrica o mecánica en un solo proceso;

3331) «demanda económicamente justificable»: la demanda que no ~~supere~~ ~~supera~~ las necesidades de calefacción o refrigeración y que, de no recurrirse a la cogeneración, se satisfaría en condiciones de mercado mediante procesos de producción de energía distintos de la cogeneración;

3432) «calor útil»: el calor producido en un proceso de cogeneración para satisfacer una demanda económicamente justificable de calefacción o refrigeración;

3533) «electricidad de cogeneración»: la electricidad generada en un proceso relacionado con la producción de calor útil y calculada de acuerdo con la metodología establecida en el anexo ~~III~~;

106. ~~DO L 124 de 20.5.2003, p. 36.~~

3634) «cogeneración de alta eficiencia»: la cogeneración que ~~cumpla~~ cumple los criterios establecidos en el anexo ~~IIII~~;

3735) «eficiencia global»: la suma anual de la producción de electricidad y energía mecánica y de calor útil dividida por la cantidad de combustible consumida para la producción de calor mediante un proceso de cogeneración y para la producción bruta de electricidad y de energía mecánica;

3836) «relación entre electricidad y calor»: la relación entre la electricidad de cogeneración y el calor útil cuando se funciona en modo de cogeneración total, utilizando datos operativos de la unidad concreta;

3937) «unidad de cogeneración»: una unidad que puede funcionar en modo de cogeneración;

4038) «unidad de cogeneración a pequeña escala»: una unidad de cogeneración con una potencia instalada inferior a 1 MWe;

4139) «unidad de microgeneración»: una unidad de cogeneración con una potencia máxima inferior a los 50 kWe;

~~40) «coeficiente de ocupación del suelo»: la relación entre la superficie construida y la superficie del terreno en un territorio determinado;~~

4241) «sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración»: todo sistema urbano de calefacción o de refrigeración que ~~utilice al menos un 50% de energía renovable, un 50% de calor residual, un 75% de calor cogenerado o un 50% de una combinación de estos tipos de energía y calor~~ ⇒ reúne los criterios establecidos en el artículo 24 ⇐;

4342) «calefacción y refrigeración eficientes»: toda opción de calefacción y refrigeración que, en comparación con una hipótesis de base que refleje la situación sin modificaciones, ~~disminuya~~ disminuye de manera mensurable la energía primaria entrante necesaria para proveer una unidad de energía suministrada dentro del límite pertinente de un sistema, de manera rentable, según el análisis de costes y beneficios previsto en la presente Directiva, y teniendo en cuenta la energía necesaria para la extracción, conversión, transporte y distribución;

4443) «calefacción y refrigeración individuales eficientes»: toda opción de suministro individual de calefacción y refrigeración que, en comparación con un sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración, ~~disminuya~~ disminuye de manera mensurable la energía primaria no renovable entrante necesaria para proveer una unidad de energía suministrada dentro del límite pertinente de un sistema, o que ~~requiera~~ requiere la misma energía primaria no renovable entrante pero con un coste menor, teniendo en cuenta la energía necesaria para la extracción, conversión, transporte y distribución;

⇓ nuevo

45) «centro de datos»: *toda estructura, o grupo de estructuras, dedicadas al alojamiento, interconexión y explotación centralizados de tecnologías de la información y equipos de telecomunicaciones en red que proporciona servicios de almacenamiento, tratamiento y transferencia de datos, junto con todas las instalaciones e infraestructuras para la distribución de energía y el control medioambiental, así como los niveles de resiliencia y seguridad necesarios para garantizar la disponibilidad deseada del servicio;*

⇓ 2012/27/UE

⇒ nuevo

4644) «renovación sustancial»: toda renovación cuyo coste ~~supere~~ supera el 50% del coste de inversión que correspondería a una unidad nueva comparable;

4745) «central de compra»: ~~suministrador de servicio a la demanda que aúna múltiples cargas de corta duración de los consumidores para su venta o subasta en mercados de energía organizados.~~ ⇒ la figura cuyo significado coincide con el

atribuido a «agregador independiente» en el artículo 2, punto 19, de la Directiva (UE) 2019/944; ↩

↴ nuevo

49) «pobreza energética»: toda situación en la que un hogar no puede acceder a los servicios energéticos esenciales para preservar un nivel de vida y salud digno, como una calefacción, refrigeración e iluminación adecuadas y la energía para hacer funcionar los aparatos, dados el contexto nacional pertinente, la política social existente y otras políticas pertinentes;

50) «usuario final»: toda persona física o jurídica que adquiere calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria para su propio uso final, o toda persona física o jurídica que ocupa un edificio individual o una unidad de un edificio de apartamentos o edificio polivalente cuyo suministro de calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria proviene de una fuente central, y que no tiene un contrato directo o individual con el suministrador de energía;

52) «incentivos divididos»: toda situación en la que no existe una distribución justa y razonable de las obligaciones financieras y las recompensas relacionadas con las inversiones en eficiencia energética entre los agentes afectados, por ejemplo los propietarios y arrendatarios o los distintos propietarios de las unidades de un edificio, o los propietarios y arrendatarios o los distintos propietarios de edificios de apartamentos o edificios polivalentes.

Artículo 3. Principio de «primero, la eficiencia energética»

1. De conformidad con el principio de «primero, la eficiencia energética», los Estados miembros velarán por que las soluciones de eficiencia energética se tengan en cuenta en las decisiones en materia de planificación, políticas e inversiones importantes relacionadas con los siguientes sectores:

a) los sistemas energéticos, y

b) los sectores no energéticos, cuando tengan un impacto en el consumo de energía y la eficiencia energética.

2. Cuando las decisiones en materia de políticas, planificación e inversiones estén sujetas a requisitos de aprobación y seguimiento, los Estados miembros velarán por que las entidades pertinentes verifiquen la aplicación del principio de «primero, la eficiencia energética».

3. Al aplicar el principio de «primero, la eficiencia energética», los Estados miembros deberán:

a) promover y, cuando se requieran evaluaciones de los costes y beneficios, garantizar la aplicación de metodologías de costes y beneficios que permitan una evaluación adecuada de los beneficios añadidos de las soluciones de eficiencia energética desde el punto de vista social;

b) designar a la entidad responsable de realizar un seguimiento de la aplicación del principio de «primero, la eficiencia energética» y de las repercusiones de las decisiones en materia de planificación, políticas e inversiones en el consumo de energía y la eficiencia energética;

c) informar a la Comisión, como parte de los informes de situación nacionales integrados de energía y clima realizados con arreglo al artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999, de cómo se ha tenido en cuenta el principio a la hora de tomar decisiones nacionales y regionales en materia de planificación, políticas e inversiones importantes relacionadas con los sistemas energéticos nacionales y regionales.

↴ 2012/27/UE

Artículo 43. Objetivos de eficiencia energética

↴ nuevo

1. Los Estados miembros garantizarán colectivamente una reducción del consumo de energía de al menos el 9% en 2030 en comparación con las previsiones de

la hipótesis de referencia de 2020, de modo que el consumo de energía final de la Unión no supere los 787 Mtep y que el consumo de energía primaria de la Unión no supere los 1023 Mtep en 2030¹⁰⁷.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

24. Cada Estado miembro fijará ~~un objetivo nacional~~ ⇒ *unas contribuciones nacionales* ⇐ de eficiencia energética ~~orientativo, basado bien en el~~ en materia de consumo de energía primaria ~~☒~~ y ~~☒~~ o final; ~~bien en el ahorro de energía primaria o final, bien en la intensidad energética~~ ⇒ *con el fin de cumplir, colectivamente, el objetivo vinculante de la Unión establecido en el apartado 1* ⇐. Los Estados miembros notificarán ~~ese objetivo~~ ⇒ *esas contribuciones, junto con una trayectoria indicativa de estas,* ⇐ a la Comisión ~~de conformidad con el artículo 24, apartado 1, y con el anexo XIV, parte 1~~ ⇒ *como parte de las actualizaciones de sus planes nacionales integrados de energía y clima, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, y como parte de los planes nacionales integrados de energía y clima a que se refieren el artículo 3 y los artículos 7 a 12 del Reglamento (UE) 2018/1999, y de conformidad con el procedimiento establecido en esos artículos* ⇐. Cuando efectúen esa notificación, ~~☒~~ los Estados miembros ~~☒~~ ~~expresarán dicho objetivo asimismo en términos de nivel absoluto de consumo de energía primaria y consumo de energía final en 2020~~ ⇒ *utilizarán la fórmula definida en el anexo I de la presente Directiva* ⇐ y explicarán el modo que han utilizado y los datos en que se han basado para ~~efectuar este cálculo~~ ⇒ *calcular esas contribuciones* ⇐.

↓ *nuevo*

Los Estados miembros también indicarán las cuotas de consumo de energía de los sectores de uso final de la energía, tal como se especifican en el Reglamento (CE) n.º 1099/2008, relativo a las estadísticas sobre energía, incluida la industria, la vivienda, los servicios y el transporte, en sus contribuciones nacionales de eficiencia energética. También indicarán las previsiones relativas al consumo de energía de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC).

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

☒ Al fijar ~~☒~~ ~~Para la fijación de los objetivos~~ ⇒ *las contribuciones* ⇐, los Estados miembros tendrán en cuenta:

↓ 2013/12/UE artículo 1 y letra a) del anexo

⇒ *nuevo*

a) que el consumo de energía de la Unión en ⇒ **2030** ⇐ ~~2020~~ no ha de ser superior a ~~1.483~~ ⇒ **787 Mtep de energía final ni superior a 1.023** ⇐ Mtep de energía primaria ~~o a 1.086 Mtep de energía final~~;

↓ 2012/27/UE (adaptado)

b) las medidas previstas en la presente Directiva;

~~e) las medidas adoptadas para alcanzar los objetivos nacionales de ahorro de energía adoptados con arreglo al artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2006/32/CE, y~~

107. En un principio, el objetivo de eficiencia energética de la Unión se fijó y se calculó utilizando como base de referencia las previsiones de la hipótesis de referencia de 2007 para 2030. El cambio en la metodología de Eurostat de cálculo del balance energético y las mejoras en las proyecciones de modelos posteriores requieren un cambio de la base de referencia. Así pues, utilizando el mismo enfoque para definir el objetivo, es decir, comparándolo con las previsiones futuras de referencia, la ambición del objetivo de eficiencia energética de la Unión para 2030 se establece en comparación con las previsiones de la hipótesis de referencia de 2020 para 2030, que reflejan las contribuciones nacionales de los planes nacionales de energía y clima. Con esta base de referencia actualizada, la Unión tendrá que aumentar su ambición en materia de eficiencia energética en al menos un 9% en 2030 en comparación con el nivel de los esfuerzos de la hipótesis de referencia de 2020. La nueva forma de expresar el nivel de ambición de los objetivos de la Unión no afecta al nivel real de esfuerzos que resulta necesario.

cd) otras medidas destinadas a promover la eficiencia energética en los Estados miembros y a escala de la Unión;

~~A la hora de fijar esos objetivos, los Estados miembros también podrán tener en cuenta circunstancias nacionales que afecten al consumo de energía primaria, como:~~

↓ nuevo

d) cualquier factor pertinente que afecte a los esfuerzos en materia de eficiencia, tales como:

i) el nivel colectivo de ambición necesario para alcanzar los objetivos climáticos,

ii) la distribución equitativa de los esfuerzos en toda la Unión,

iii) la intensidad energética de la economía,

↓ 2012/27/UE

iva) el potencial remanente de ahorro rentable de energía;

↓ nuevo

e) otras circunstancias nacionales que afecten al consumo de energía, en particular:

↓ 2012/27/UE

⇒ nuevo

ib) la evolución y previsiones del PIB,=

iiie) los cambios en las importaciones y exportaciones de energía ⇒, la evolución de la combinación energética y el despliegue de nuevos combustibles sostenibles, ⇐=

iiid) los avances en todas las fuentes de energías renovables, la energía nuclear, la captura y almacenamiento de carbono, y

iv) la descarbonización de las industrias de gran consumo de energía.

~~e) la actuación temprana.~~

↓ 2013/12/UE artículo 1 y letra b) del anexo (adaptado)

~~2. A más tardar el 30 de junio de 2014, la Comisión evaluará los progresos realizados y la probabilidad de que la Unión logre un consumo de energía no superior a 1483 Mtep de energía primaria y/o 1086 Mtep de energía final en 2020.~~

↓ 2012/27/UE (adaptado)

~~3. Para la realización de las revisiones a que se refiere el apartado 2, la Comisión:~~

~~a) sumará los objetivos orientativos nacionales de eficiencia energética comunicados por los Estados miembros;~~

~~b) evaluará si puede considerarse que la suma de esos objetivos constituye una orientación fiable de si el conjunto de la Unión va a cumplir el objetivo final, teniendo en cuenta la evaluación del primer informe anual con arreglo al artículo 24, apartado 1, y la evaluación de los Planes nacionales de acción para la eficiencia energética de conformidad con el artículo 24, apartado 2;~~

~~c) tendrá en cuenta cualquier análisis complementario resultante de:~~

~~i) una evaluación de los progresos en el consumo de energía, y en el consumo de energía en relación con la actividad económica, a escala de la Unión, en particular los avances en la eficiencia del suministro energético en los Estados miembros que hayan basado sus objetivos orientativos nacionales en el consumo de energía final o en el ahorro de energía final, incluidos los avances derivados del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo III de la presente Directiva por parte de dichos Estados miembros;~~

~~ii) los resultados de los ejercicios de modelización en relación con las tendencias futuras del consumo de energía a escala de la Unión;~~

↓ 2013/12/UE artículo 1 y letra c) del anexo (adaptado)

~~d) comparará los resultados que se obtengan en las letras a) a c) con la cantidad de energía que sería necesario consumir para lograr un consumo de energía no superior a 1483 Mtep de energía primaria y/o a 1086 Mtep de energía final en 2020.~~

↓ 2019/504 artículo 1

~~5. Cada Estado miembro fijará contribuciones orientativas nacionales de eficiencia energética para los objetivos de la Unión para 2030 a que se refiere el artículo 1, apartado 1, de la presente Directiva de conformidad con los artículos 4 y 6 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰⁸. En la fijación de esas contribuciones, los Estados miembros tendrán en cuenta que el consumo de energía de la Unión en 2030 no deberá exceder de 1 128 Mtep de energía primaria y/o de 846 Mtep de energía final. Los Estados miembros notificarán esas contribuciones a la Comisión como parte de sus planes nacionales integrados de energía y clima contemplados en, y de conformidad con, el procedimiento en virtud de los artículos 3 y 7 a 12 del Reglamento (UE) 2018/1999.~~

↓ nuevo

3. Cuando la Comisión concluya, sobre la base de la evaluación prevista en el artículo 29, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) 2018/1999, que no se han realizado avances suficientes hacia la consecución de las contribuciones de eficiencia energética, los Estados miembros que superen las trayectorias indicativas a que se refiere el apartado 2 del presente artículo velarán por que se apliquen medidas adicionales en el plazo de un año a partir de la fecha de recepción de la evaluación de la Comisión, a fin de asegurarse de que retoman la senda hacia la consecución de sus contribuciones en materia de eficiencia energética. Dichas medidas adicionales incluirán, entre otras, las siguientes medidas:

a) medidas nacionales que generen un ahorro de energía adicional, incluida una mayor asistencia al desarrollo de proyectos para la aplicación de medidas de inversión en eficiencia energética;

b) el aumento de la obligación de ahorro de energía establecida en el artículo 8;

c) la adaptación de las obligaciones del sector público;

d) la aportación de una contribución financiera voluntaria al Fondo Nacional de Eficiencia Energética a que se refiere el artículo 25 o a otro instrumento de financiación dedicado a la eficiencia energética; en este caso, las contribuciones financieras anuales serán equivalentes a las inversiones necesarias para alcanzar la trayectoria indicativa.

Cuando un Estado miembro supere la trayectoria indicativa a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, deberá incluir en su informe de situación nacional integrado de energía y clima, elaborado con arreglo al artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999, una explicación de cómo subsanará el desfase para garantizar la consecución de sus contribuciones nacionales de eficiencia energética.

La Comisión evaluará si las medidas nacionales a que se refiere el presente apartado son suficientes para alcanzar los objetivos de eficiencia energética de la Unión. Cuando las medidas nacionales se consideren insuficientes, la Comisión, cuando corresponda, propondrá medidas y ejercerá sus competencias a nivel de la Unión, además de esas recomendaciones, a fin de garantizar, en particular, la consecución de los objetivos de eficiencia energética de la Unión para 2030.

4. La Comisión evaluará, a más tardar el 31 de diciembre de 2026, cualquier cambio metodológico en los datos notificados, de conformidad con el Reglamen-

¹⁰⁸. 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).

to (CE) n.º 1099/2008, relativo a las estadísticas sobre energía, en la metodología de cálculo del balance energético y en los modelos energéticos para el consumo de energía europeo y, en caso necesario, propondrá realizar ajustes técnicos en el cálculo de los objetivos de la Unión para 2030, con el fin de mantener el nivel de ambición establecido en el apartado 1 del presente artículo.

↓ 2018/2002 artículo 1.2

~~6. La Comisión evaluará los objetivos principales en materia de eficiencia energética para el año 2030 establecidos en el artículo 1, apartado 1, con vistas a la presentación de una propuesta legislativa a más tardar en 2023, para ajustar dichos objetivos al alza en caso de que se obtengan importantes reducciones de los costes a raíz de los avances económicos o tecnológicos, o cuando resulte necesario para cumplir con los compromisos de la Unión en materia de descarbonización.~~

↓ 2012/27/UE (adaptado)

Capítulo II. ~~Eficiencia del uso de energía~~ ☒ función ejemplarizante del sector público ☒

⇓ nuevo

Artículo 5. Liderazgo del sector público en materia de eficiencia energética

1. Los Estados miembros velarán por que el consumo total de energía final de todos los organismos públicos en su conjunto se reduzca al menos en un 1,7% cada año, en comparación con el año X-2 (siendo X el año en que la presente Directiva entre en vigor).

Los Estados miembros podrán tener en cuenta las variaciones climáticas dentro del Estado miembro a la hora de calcular el consumo de energía final de sus organismos públicos.

2. Los Estados miembros incluirán en sus planes nacionales de energía y clima, elaborados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999, y en las actualizaciones de estos una lista de los organismos públicos que contribuirán al cumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1 del presente artículo, la cantidad de reducción del consumo de energía que debe lograr cada uno de ellos y las medidas que tienen previsto adoptar para lograrla. Como parte de sus informes nacionales integrados de energía y clima, elaborados con arreglo al artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999, los Estados miembros notificarán a la Comisión la reducción del consumo de energía final alcanzada cada año.

3. Los Estados miembros velarán por que las autoridades regionales y locales establezcan medidas específicas de eficiencia energética en sus planes de descarbonización, previa consulta a las partes interesadas y al público, en particular aquellos grupos que corren riesgo de sufrir pobreza energética o son más vulnerables a sus efectos, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de edad avanzada, los niños y las personas de origen racial o étnico minoritario.

4. Los Estados miembros apoyarán a los organismos públicos en la planificación y la adopción de medidas de mejora de la eficiencia energética, también a nivel regional y local, proporcionando directrices que promuevan el desarrollo de capacidades y las oportunidades de formación, y fomentando la cooperación entre los organismos públicos.

5. Los Estados miembros alentarán a los organismos públicos a tener en cuenta las emisiones de carbono durante el ciclo de vida de sus inversiones y actividades de políticas.

↓ 2012/27/UE (adaptado)
⇒ **nuevo**

Artículo 65. Función ejemplarizante de los edificios de los organismos públicos

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰⁹, cada uno de los Estados miembros se asegurará de que, a partir del 1 de enero de 2014, ⇒ **al menos** ⇐ el 3% de la superficie total de los edificios con calefacción y/o sistema de refrigeración que ~~tenga en propiedad y ocupe su Administración central~~ ⇒ **sean propiedad de sus organismos públicos** ⇐ se renueve cada año, de manera que ⇒ **se transformen en edificios de consumo de energía casi nulo**, ⇐ ~~cumpla al menos los requisitos de rendimiento energético mínimos que haya fijado en aplicación del~~ ☒ de conformidad con el ☒ artículo 4 ⇒ 9 ⇐ de la Directiva 2010/31/UE.

⇒ **Cuando los organismos públicos ocupen un edificio que no posean, ejercerán, en la medida de lo posible, sus derechos contractuales y animarán al propietario del edificio a renovarlo para convertirlo en un edificio de consumo de energía casi nulo, de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2010/31/UE. Cuando celebren un nuevo contrato para ocupar un edificio que no sea de su propiedad, los organismos públicos procurarán que dicho edificio entre en las dos clases de eficiencia energética más altas que figuran en el certificado de rendimiento energético.** ⇐

~~Ese 3% se calculará sobre la superficie total de los edificios con una superficie útil total de más de 500 m² que tenga en propiedad y ocupe la Administración central del Estado miembro correspondiente que, el 1 de enero de cada año, no cumpla los requisitos nacionales de rendimiento energético mínimo establecidos en aplicación del artículo 4 de la Directiva 2010/31/UE. Dicho límite bajará a 250 m² a partir del 9 de julio de 2015.~~

~~Cuando un Estado miembro establezca que la obligación de renovar cada año el 3% de la superficie total se extiende a la superficie que tengan en propiedad y ocupen órganos administrativos de un nivel inferior al de la Administración central, ese 3% ⇒ Esa cuota de, como mínimo, un 3% ⇐ se calculará sobre la superficie total de los edificios ☒ que tengan ☒ con una superficie útil total de más de 500 m² y, a partir del 9 de julio de 2015, de más de 250 m² que tengan en propiedad y ocupen la Administración central y dichos órganos administrativos ⇒, que sean propiedad de los organismos públicos ⇐ del Estado miembro correspondiente ☒ y ☒ que, el 1 de enero de cada año, no cumpla los requisitos nacionales de rendimiento energético mínimo establecidos en aplicación del artículo 4 de la Directiva 2010/31/UE ⇒ 2024 no sean edificios de consumo de energía casi nulo ⇐.~~

~~Cuando se adopten medidas de ejecución para la renovación completa de edificios de la Administración central de conformidad con lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán optar por considerar el edificio como un todo, con inclusión de la envolvente, el equipamiento, la explotación y el mantenimiento.~~

~~Los Estados miembros exigirán que, a la hora de aplicar medidas de eficiencia energética se dé prioridad a los edificios con peor rendimiento energético, cuando sea rentable y técnicamente viable.~~

~~2. Los Estados miembros podrán decidir no establecer o no aplicar los requisitos a que se hace referencia en el apartado 1 a las siguientes categorías de edificios:-~~

~~a) edificios protegidos oficialmente por ser parte de un entorno declarado o en razón de su particular valor arquitectónico o histórico, en la medida en que~~

109. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

~~el cumplimiento de determinados requisitos mínimos de eficiencia energética pudiese alterar de manera inaceptable su carácter o aspecto;~~

~~b) edificios que sean propiedad de las fuerzas armadas o de la Administración central y se utilicen para fines de defensa nacional, aparte de los edificios destinados únicamente a alojamiento o los edificios de oficinas para las fuerzas armadas y otro personal contratado por las autoridades nacionales de defensa;~~

~~c) edificios utilizados como lugares de culto y para actividades religiosas.~~

~~3. Si un Estado miembro renueva en un año determinado más del 3% de la superficie total de los edificios de la Administración central, podrá computar el exceso en el índice de renovación anual de cualquiera de los tres años anteriores o siguientes.~~

24. ⇨ En casos excepcionales, ⇨ Los los Estados miembros podrán contabilizar, a efectos del índice de renovación anual de los edificios ~~de las Administraciones centrales~~, los edificios nuevos que estas tengan en propiedad y ocupen en sustitución de edificios concretos de ~~las Administraciones centrales~~ ⇨ los organismos públicos ⇨ que se hayan demolido en cualquiera de los dos años anteriores, ~~o edificios que se hayan vendido, demolido o dejado de utilizar en cualquiera de los dos años anteriores por haber dado un uso más intensivo a otros edificios.~~ ⇨ Esas excepciones solo se aplicarán cuando sean más rentables y sostenibles en términos de energía y de emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida que las renovaciones de dichos edificios. Cada Estado miembro definirá con claridad y publicará los criterios generales, las metodologías o los procedimientos que haya empleado para detectar esos casos excepcionales. ⇨

35. A efectos de lo dispuesto en el ⇨ presente artículo ⇨ ~~apartado 1~~, los Estados miembros elaborarán y harán público, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, un inventario de los edificios con calefacción y/o sistema de refrigeración ~~de las Administraciones centrales~~ ⇨ ~~de los organismos públicos~~ ⇨ cuya superficie útil total sea de más de 500 m² y, a partir del 9 de julio de 2015, de más de 250 m², ~~con exclusión de los edificios exentos en virtud del apartado 2.~~ ⇨ Ese inventario se actualizará al menos una vez al año. ⇨ El inventario contendrá ⇨, como mínimo, ⇨ los siguientes datos:

a) la superficie en m², y

b) el ⇨ certificado de ⇨ rendimiento energético de cada edificio ~~o los datos pertinentes sobre energía~~ ⇨ expedido de conformidad con el artículo 12 de la Directiva 2010/31/UE ⇨.

~~6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 2010/31/UE, los Estados miembros podrán optar por un enfoque alternativo a lo dispuesto en los apartados 1 a 5 del presente artículo, mediante el que tomen otras medidas rentables, que podrán incluir renovaciones profundas y medidas de modificación del comportamiento de los ocupantes, con el fin de alcanzar en 2020 un volumen de ahorro de energía en los edificios que reúnan los requisitos y que sus Administraciones centrales tengan en propiedad y ocupen que sea al menos equivalente al establecido en el apartado 1, de lo cual informarán anualmente.~~

~~A efectos del enfoque alternativo, los Estados miembros podrán estimar el ahorro de energía que se generaría con la aplicación de los apartados 1 a 4 mediante la utilización de valores estándares adecuados para el consumo de energía de edificios de referencia de Administraciones centrales, antes y después de la renovación, y según la estimación de la superficie de su parque inmobiliario. Las categorías de edificios de referencia de Administraciones centrales deberán ser representativas del parque inmobiliario de tales edificios.~~

~~Los Estados miembros que opten por el enfoque alternativo notificarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, las medidas alternativas que tienen previsto adoptar y explicarán de qué modo piensan alcanzar una mejora~~

~~equivalente del rendimiento energético de los edificios pertenecientes al parque inmobiliario de las Administraciones centrales.~~

~~7. Los Estados miembros animarán a los organismos públicos, también a escala regional y local, y a las entidades de Derecho público responsables de las viviendas sociales, teniendo debidamente en cuenta sus respectivas competencias y estructura administrativa, a que:~~

~~a) adopten un plan de eficiencia energética, independiente o dentro de un plan medioambiental o climático más amplio, que prevea objetivos y acciones de ahorro de energía y eficiencia energética específicos, con miras a seguir el papel ejemplarizante de los edificios de las Administraciones centrales previsto en los apartados 1, 5 y 6;~~

~~b) implanten un sistema de gestión energética, que incluya auditorías energéticas, dentro de la aplicación de su plan;~~

~~c) recurran, cuando proceda, a empresas de servicios energéticos y a contratos de rendimiento energético para financiar las renovaciones y ejecutar los planes para mantener o mejorar la eficiencia energética a largo plazo.~~

Artículo 76. ☒ Contratación pública ☒ ~~Adquisición por los organismos públicos~~

1. Los Estados miembros garantizarán que ~~las Administraciones centrales~~ ⇒, cuando celebren contratos públicos y concesiones de un valor igual o superior a los umbrales establecidos en el artículo 8 de la Directiva 2014/23/UE, el artículo 4 de la Directiva 2014/23/CE y el artículo 15 de la Directiva 2014/25/UE, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras ⇐ adquieran solamente productos, servicios ⇒, obras ⇐ y edificios que tengan un alto rendimiento energético, ~~en la medida en que ello sea coherente con la rentabilidad, la viabilidad económica, la sostenibilidad en un sentido más amplio, la idoneidad técnica, así como una competencia suficiente, según lo indicado en el anexo III~~ ☒ de conformidad con los requisitos mencionados en el anexo IV de la presente Directiva ☒.

~~La obligación establecida en el párrafo primero será aplicable a los contratos para la adquisición de productos, servicios y edificios por parte de organismos públicos, siempre que tales contratos sean de un valor igual o superior a los límites fijados en el artículo 7 de la Directiva 2004/18/CE.~~

↓ nuevo

Los Estados miembros velarán asimismo por que, al celebrar contratos públicos y concesiones de un valor igual o superior a los umbrales a que se refiere el párrafo primero, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras apliquen el principio de «primero, la eficiencia energética» a que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva, incluidos los contratos públicos y las concesiones para los que el anexo IV no establezca requisitos específicos.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

2. La obligación a que se refiere el apartado 1 será aplicable a los contratos de las fuerzas armadas únicamente en la medida en que su aplicación no dé lugar a conflicto alguno con la naturaleza y los objetivos básicos de las actividades de las fuerzas armadas. La obligación no se aplicará a los contratos de suministro de equipo militar tal como se define en la Directiva 2009/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de determinados contratos de obras, de suministro y de servicios por las entidades o poderes adjudicadores en los ámbitos de la defensa y la seguridad¹¹⁰.

110. Directiva 2009/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de determinados contratos de obras, de suministro y de servicios por las entidades o poderes adjudicadores en los ámbitos de la defensa y la seguridad (DO L 216 de 20.8.2009, p. 76).

~~3. Los Estados miembros animarán a los organismos públicos, también a escala regional y local, teniendo debidamente en cuenta sus respectivas competencias y estructura administrativa, a que sigan el ejemplo de sus Administraciones centrales para adquirir solamente productos, servicios y edificios que tengan un alto rendimiento energético.~~ ⇨ No obstante lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 24 de la presente Directiva, ⇨ Los Estados miembros ⇨, cuando celebren contratos de servicios con una componente energética importante, ⇨ **animarán a los organismos públicos** ⇨ se asegurarán de que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras ⇨ **a evaluar, en los procedimientos de licitación para contratos de servicios con una componente energética importante, la posibilidad de** ⇨ evalúen la viabilidad de ⇨ celebrar contratos de rendimiento energético a largo plazo que ofrezcan un ahorro de energía a largo plazo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, al adquirir un paquete de productos a los que se aplique ☒ plenamente ~~☐~~, ~~en su conjunto~~, un acto delegado adoptado en virtud del Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹¹ de la Directiva 2010/30/UE, los Estados miembros podrán exigir que la eficiencia energética agregada tenga primacía sobre la eficiencia energética de los productos de ese paquete considerados por separado, adquiriendo el paquete de productos que cumpla el criterio de pertenencia a la clase de eficiencia energética más alta.

⇩ nuevo

5. Los Estados miembros podrán exigir que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras tengan en cuenta, cuando proceda, aspectos más amplios en materia de sostenibilidad, medio ambiente y economía circular y aspectos de tipo social en las prácticas de contratación pública, con vistas a alcanzar los objetivos de descarbonización y contaminación cero de la Unión. Cuando proceda, y de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo IV, los Estados miembros exigirán a los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras que tengan en cuenta los criterios de contratación pública ecológica de la Unión.

Para garantizar la transparencia de la aplicación de los requisitos de eficiencia energética en el proceso de contratación pública, los Estados miembros pondrán a disposición del público información sobre el impacto en la eficiencia energética de los contratos de un valor igual o superior a los umbrales a que se refiere el apartado 1. Los poderes adjudicadores podrán decidir exigir a los licitadores que faciliten información sobre el potencial de calentamiento global del ciclo de vida de un nuevo edificio, y podrán ponerla a disposición del público para los contratos, en particular en el caso de los edificios nuevos con una superficie superior a 2 000 m².

Los Estados miembros apoyarán a los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras en la adopción de requisitos de eficiencia energética, también a nivel regional y local, proporcionando normas y directrices claras, incluidas metodologías sobre la evaluación de los costes del ciclo de vida y los impactos y costes medioambientales, estableciendo centros de apoyo de la competencia, fomentando la cooperación entre los poderes adjudicadores, también a través de las fronteras, y utilizando la contratación agregada y digital cuando sea posible.

6. Los Estados miembros establecerán las disposiciones legales y reglamentarias, y las prácticas administrativas, relativas a la contratación y a la presupuestación y contabilidad anuales del sector público que sean necesarias para garantizar que los poderes adjudicadores no desistan de hacer inversiones que mejoren la eficiencia energética ni de utilizar contratos de rendimiento energético o mecanismos de financiación por terceros mediante contratos de larga duración.

111. Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2017, por el que se establece un marco para el etiquetado energético y se deroga la Directiva 2010/30/UE (DO L 198 de 28.7.2017, p. 1).

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

7. b) ⇒ ***Los Estados miembros eliminarán todas las barreras reglamentarias o no reglamentarias a la eficiencia energética, en particular*** ⇐ las disposiciones legales y reglamentarias, y las prácticas administrativas, relativas a la contratación y a la presupuestación y contabilidad anuales del sector público, con miras a garantizar que los organismos públicos no desistan de hacer inversiones que mejoren la eficiencia energética ~~y minimicen los costes estimados del ciclo de vida~~, ni de utilizar los contratos de rendimiento energético u otros o mecanismos de financiación por terceros mediante contratos de larga duración.

↓ *nuevo*

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas que hayan adoptado para abordar las barreras a la adopción de mejoras de la eficiencia energética como parte de los informes de situación nacionales integrados de energía y clima previstos en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999.

↓ 2018/2002 artículo 1.3 (adaptado)

⇒ *nuevo*

Capítulo III. ☒ Eficiencia del uso de energía ☒

Artículo 87. Obligación de ahorro de energía

1. Los Estados miembros lograrán un ahorro acumulado de uso final de la energía, como mínimo equivalente a:

a) la consecución de un nuevo ahorro cada año, desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2020, del 1,5% de las ventas anuales de energía a clientes finales, en volumen, como promedio de los últimos tres años previos al 1 de enero de 2013. Se podrán excluir total o parcialmente de ese cálculo las ventas de energía, en volumen, empleada para el transporte;

b) la consecución de un nuevo ahorro cada año, desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de ~~2030~~ ⇒ **2023** ⇐, del 0,8% del consumo anual de energía final, como promedio de los últimos tres años previos al 1 de enero de 2019. No obstante lo dispuesto en dicho requisito, Chipre y Malta deberán lograr cada año, desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de ~~2030~~ ⇒ **2023** ⇐, un nuevo ahorro equivalente al 0,24% del consumo anual de energía final, como promedio de los últimos tres años previos al 1 de enero de 2019;.

↓ *nuevo*

c) la consecución de un nuevo ahorro cada año, desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2030, del 1,5% del consumo anual de energía final, como promedio de los tres años previos al 1 de enero de 2020.

↓ 2018/2002 artículo 1.3 (adaptado)

⇒ *nuevo*

Los Estados miembros decidirán cómo calcular la cantidad de nuevo ahorro para repartir a lo largo de cada uno de los períodos referidos en el párrafo primero, letras a) y, b) ⇒ **y c)** ⇐, el nuevo ahorro, siempre que al término de cada período se haya alcanzado el total del ahorro ~~energético acumulado~~ **acumulado de uso final de la energía** requerido.

Los Estados miembros seguirán obteniendo un nuevo ahorro anual, de conformidad con ⇒ **la tasa de ahorro prevista en la letra c)** ⇐ ~~de~~ el párrafo primero, ~~letra b), por períodos de diez años, después de 2030, salvo si las revisiones efectuadas por la Comisión hasta 2028 y cada diez años a partir de esa fecha, concluyen que no resulta necesario alcanzar los objetivos de la Unión a largo plazo en materia de energía y clima para 2050.~~

2. Los Estados miembros alcanzarán la cantidad de ahorro de energía requerida en el apartado 1 del presente artículo estableciendo un sistema de obligaciones de eficiencia energética conforme al artículo ~~97-bis~~ o adoptando medidas de actuación alternativas conforme al artículo ~~107-ter~~. Los Estados miembros podrán combinar un sistema de obligaciones de eficiencia energética con medidas de actuación alternativas. Los Estados miembros velarán por que el ahorro $\Rightarrow$ *de energía* $\Leftarrow$ resultante de las medidas de actuación a que se refieren los artículos ~~97-bis~~ y ~~107-ter~~, y el artículo ~~28, apartado 1120, apartado 6~~, se calcule de conformidad con el anexo V.

↓ nuevo

3. Los Estados miembros aplicarán sistemas de obligaciones de eficiencia energética, medidas de actuación alternativas, o una combinación de ambos, o programas o medidas financiados con cargo a un Fondo Nacional de Eficiencia Energética, con carácter prioritario entre las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Los Estados miembros velarán por que las medidas de actuación adoptadas con arreglo al presente artículo no tengan efectos adversos para esas personas. Cuando proceda, los Estados miembros harán el mejor uso posible de la financiación, en particular de la financiación pública, los mecanismos de financiación establecidos a escala de la Unión y los ingresos procedentes de los derechos de emisión de conformidad con el artículo 22, apartado 3, letra b), con el fin de eliminar los efectos adversos y garantizar una transición energética justa e inclusiva.

Al diseñar esas medidas de actuación, los Estados miembros tendrán en cuenta y promoverán la contribución de las comunidades de energías renovables y las comunidades ciudadanas de energía a la aplicación de dichas medidas.

Los Estados miembros obtendrán una proporción de la cantidad exigida de ahorro acumulado de uso final de la energía de las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Esa proporción será, como mínimo, equivalente a la proporción de hogares en situación de pobreza energética, según la evaluación realizada en el plan nacional de energía y clima, de conformidad con el artículo 3, apartado 3, letra d), del Reglamento (UE) 2018/1999, sobre la gobernanza. Si un Estado miembro no ha notificado la proporción de hogares en situación de pobreza energética, según la evaluación realizada en el plan nacional de energía y clima, la proporción de la cantidad exigida de ahorro acumulado de uso final de la energía que deberá obtenerse de las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, será, como mínimo, equivalente a la media aritmética de la proporción de los siguientes indicadores correspondientes al año 2019 o, si no se dispone de ellos en relación con 2019, a la extrapolación lineal de los valores de los tres últimos años disponibles:

a) incapacidad para mantener la vivienda a una temperatura adecuada (Eurostat, SILC [ilc_mdes01]);

b) atrasos en el pago de las facturas de servicios básicos (Eurostat, SILC [ilc_mdes07]); y

c) estructura del gasto en consumo por quintiles de renta y por finalidad de consumo de la COICOP (Eurostat, HBS, [hbs_str_t223], datos para [CP045] Electricidad, gas y otros combustibles).

4. Los Estados miembros incluirán información sobre los indicadores aplicados, la media aritmética de la proporción y los resultados de las medidas de actuación establecidas de conformidad con el apartado 3 del presente artículo en las actualizaciones de sus planes nacionales integrados de energía y clima, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, en sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes, con arreglo al artículo 3 y los artículos 7

a 12 del Reglamento (UE) 2018/1999, y en los informes de situación correspondientes, de conformidad con el artículo 17 de dicho Reglamento.

↓ 2018/2002 artículo 1.3 (adaptado)

⇒ *nuevo*

5. Los Estados miembros podrán contabilizar el ahorro de energía derivado de medidas de actuación, introducidas a más tardar el 31 de diciembre de 2020 o después de dicha fecha, siempre y cuando esas medidas se traduzcan en nuevas actuaciones individuales emprendidas con posterioridad al 31 de diciembre de 2020. ⇒ *El ahorro de energía logrado en cualquier período de obligación no se contabilizará a efectos del ahorro de energía requerido para los períodos de obligación anteriores establecidos en el apartado 1* ⇐.

62. Siempre que los Estados miembros logren cumplir al menos su obligación de ahorro acumulado de uso final de la energía, que se indica en el apartado 1, párrafo primero, letra b), podrán calcular la cantidad necesaria de ahorro de energía ⇒ *a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra b)*, ⇐ mediante uno o más de uno de los siguientes métodos:

a) la aplicación de una tasa anual de ahorro en venta de energía a clientes finales o en consumo de energía final, como promedio de los últimos tres años previos al 1 de enero de 2019;

b) excluyendo de la base de cálculo, de forma total o parcial, la energía empleada en el transporte;

c) empleando cualquiera de las opciones que figuran en el apartado 4.

73. En los casos en los que los Estados miembros aprovechen ☒ cualquiera de ☒ las posibilidades que se detallan en el apartado 2, ~~letras a), b) o c)~~ ⇒ *en relación con el ahorro de energía requerido a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra b)* ⇐, establecerán lo siguiente:

a) ~~su propia~~ la tasa anual de ahorro ~~propia~~ que se aplicará al cálculo de su ahorro acumulado de uso final de la energía, para asegurarse de que la cantidad final de ahorro de energía neto no es inferior a la requerida en el apartado 1, párrafo primero, letra b); y

b) su propia base de cálculo, que puede excluir, total o parcialmente, la energía empleada en el transporte.

84. A reserva del apartado 95, cada Estado miembro podrá:

a) realizar el cálculo previsto en el apartado 1, párrafo primero, letra a), aplicando un valor del 1% en 2014 y 2015; del 1,25% en 2016 y 2017; y del 1,5% en 2018, 2019 y 2020;

b) excluir del cálculo la totalidad o una parte de las ventas de energía empleada por volumen, con respecto al período de obligación indicado en el apartado 1, párrafo primero, letra a), o la energía final consumida, con respecto al período de obligación indicado en la letra b) de dicho párrafo, por parte de actividades industriales enumeradas en el anexo I a ~~de~~ la Directiva 2003/87/CE;

c) contabilizar en la cantidad de ahorro de energía requerido ⇒ *en el apartado 1, párrafo primero, letras a) y b)*, ⇐ el ahorro de energía obtenido en los sectores de la transformación, distribución y transporte de energía, incluida la infraestructura urbana de calefacción y refrigeración eficiente, como resultado de la aplicación de los requisitos establecidos en el artículo 23, apartado 4, el artículo 24, apartado 4, letra b), y el artículo 25, apartados 1 a 10 ~~artículo 14, apartado 4, el artículo 14, apartado 5, letra b), y el artículo 15, apartados 1 a 6 y apartado 9~~. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de las medidas de actuación previstas para el período que va del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2030 como parte de sus planes nacionales integrados de energía y clima. La repercusión de esas medidas se calculará de conformidad con lo dispuesto en el anexo V y se incluirá en dichos planes;

d) contabilizar en la cantidad de ahorro de energía requerido el ahorro de energía derivado de toda actuación individual llevada a cabo desde el 31 de diciembre de 2008 que siga teniendo un impacto en 2020 con respecto al período de obligación indicado en el apartado 1, párrafo primero, letra a), y con posterioridad a 2020 con respecto al período indicado en el apartado 1, párrafo primero, letra b), y que pueda medirse y comprobarse;

e) contabilizar en la cantidad de ahorro de energía requerido el ahorro de energía derivado de medidas de actuación, siempre y cuando pueda demostrarse que dichas medidas se traducen en nuevas actuaciones individuales emprendidas entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2020 que generen ahorro con posterioridad al 31 de diciembre de 2020;

f) excluir del cálculo de la cantidad de ahorro de energía requerido $\Rightarrow$ **con arreglo al apartado 1, párrafo primero, letras a) y b)**, $\Leftarrow$ el 30% de la cantidad verificable de energía generada en el exterior o el interior de edificios para uso propio como resultado de medidas de actuación que promuevan la nueva instalación de tecnologías basadas en energías renovables;

g) incluir dentro de la cantidad de ahorro de energía requerido $\Rightarrow$ **con arreglo al apartado 1, párrafo primero, letras a) y b)**, $\Leftarrow$ el ahorro de energía que supere el ahorro de energía en el período de obligación que va del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2020, siempre que dicho ahorro se obtenga a raíz de acciones individuales emprendidas con arreglo a medidas de actuación indicadas en los artículos ~~7-bis y 7-ter~~ 9 y 10 de la presente Directiva, notificadas por los Estados miembros en sus planes nacionales de acción para la eficiencia energética y consignadas en sus informes de situación de conformidad con el artículo 24.

~~95.~~ Los Estados miembros aplicarán y calcularán separadamente el efecto de las opciones seleccionadas en virtud del apartado ~~84~~ respecto ~~a los períodos~~ al período a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letras a) y b), a saber:

a) para calcular la cantidad de ahorro de energía requerido respecto al período de obligación a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra a), los Estados miembros podrán aplicar el apartado ~~84~~, letras a) a d). Las opciones seleccionadas en aplicación del apartado 4 no deberán representar, en conjunto, más del 25% de la cantidad de ahorro de energía a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra a);

b) para calcular la cantidad de ahorro de energía requerido respecto al período de obligación a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra b), los Estados miembros podrán aplicar el apartado ~~84~~, letras b) a g), a condición de que las actuaciones individuales a tenor de las indicadas en el apartado 4, letra d), sigan teniendo un impacto verificable y medible con posterioridad al 31 de diciembre de 2020. Todas las opciones seleccionadas en aplicación del apartado ~~84~~ consideradas en conjunto no deberán conducir a una reducción de más del 35% de la cantidad de ahorro de energía calculada conforme a los apartados ~~62 y 73~~.

Independientemente de si los Estados miembros excluyen la energía empleada en el transporte de forma total o parcial de su base de cálculo o de si emplean cualquiera de las opciones detalladas en el apartado ~~84~~, garantizarán que la cantidad neta calculada de nuevo ahorro de consumo de energía final ~~a obtener~~ que debe obtenerse en el período de obligación $\Rightarrow$ **a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra b)**, $\Leftarrow$ ~~comprendido entre el~~ que va del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2023 $\Leftarrow$, no ~~será~~ sea inferior a la cantidad resultante de la aplicación de la tasa anual de ahorro indicada en el apartado 1, párrafo primero, letra b).

~~106. De conformidad con el anexo III del Reglamento (UE) 2018/1999, los~~ Los Estados miembros incluirán en $\Rightarrow$ **las actualizaciones de** $\Leftarrow$ sus planes nacionales integrados de energía y clima $\Rightarrow$, **de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, en sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes, con arreglo al artículo 3, los artículos 7 a 12 y el anexo III del Reglamento (UE) 2018/1999, y en los respectivos informes de situación** $\Leftarrow$ una descripción del

cálculo del ahorro de energía que se habrá de alcanzar a lo largo del período ~~que va del comprendido entre el~~ 1 de enero de 2021 ~~al y el~~ 31 de diciembre de 2030 que se indica en el apartado 1, párrafo primero, letra b), del presente artículo. Además, si resulta pertinente, explicarán la manera en que se establecieron la tasa anual de ahorro y la base de cálculo, y cómo y en qué medida se aplicaron las opciones del apartado ~~84~~ del presente artículo.

⇓ nuevo

11. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la cantidad de ahorro de energía requerido a que se refieren el apartado 1, párrafo primero, letra c), y el apartado 3 del presente artículo, una descripción de las medidas de actuación que vayan a aplicar para lograr el objetivo acumulado de uso final de la energía requerido y sus métodos de cálculo, con arreglo al anexo V de la presente Directiva, como parte de las actualizaciones de sus planes nacionales integrados de energía y clima, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, y como parte de los planes nacionales integrados de energía y clima a que se refieren el artículo 3 y los artículos 7 a 12 del Reglamento (UE) 2018/1999, y de conformidad con el procedimiento establecido en esos artículos. Los Estados miembros utilizarán la plantilla de notificación que la Comisión les haya facilitado.

12. Cuando, sobre la base de la evaluación de los informes de situación nacionales integrados de energía y clima realizada con arreglo al artículo 29 del Reglamento (UE) 2018/1999, o del borrador o la actualización final del último plan nacional integrado de energía y clima notificado con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, o de la evaluación de los borradores o versiones finales de los planes nacionales integrados de energía y clima siguientes con arreglo al artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/1999, la Comisión concluya que las medidas de actuación no garantizan la consecución de la cantidad requerida de ahorro acumulado de uso final de la energía al concluir el período de obligación, podrá formular recomendaciones, de conformidad con el artículo 34 del Reglamento (UE) 2018/1999, a aquellos Estados miembros cuyas medidas de actuación considere insuficientes, para garantizar que estos cumplen su obligación de ahorro de energía.

⇓ 2018/2002 artículo 1.3

~~7. El ahorro de energía conseguido con posterioridad al 31 de diciembre de 2020 no podrá contabilizarse en la cantidad de ahorro de energía requerida para el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2020.~~

⇓ nuevo

13. Cuando un Estado miembro no haya logrado el ahorro acumulado de uso final de la energía requerido al final de cada uno de los períodos de obligación establecidos en el apartado 1 del presente artículo, deberá alcanzar el ahorro de energía pendiente, además del ahorro acumulado de uso final de la energía requerido, antes de que finalice el período de obligación siguiente.

⇓ 2018/2002 artículo 1.3

⇒ nuevo

~~8. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, los Estados miembros que permitan a las partes obligadas emplear la opción detallada en el artículo 7 bis, apartado 6, letra b), podrán, a efectos del apartado 1, párrafo primero, letra a), del presente artículo, incluir el ahorro de energía obtenido en cualquier año con posterioridad a 2010 y con anterioridad al período de obligación a que se refiere el apartado 1, párrafo primero, letra a), del presente artículo como si dicho ahorro de energía se hubiese obtenido después del 31 de diciembre~~

~~de 2013 y antes del 1 de enero de 2021, siempre que se den las siguientes circunstancias:-~~

~~a) el sistema nacional de obligaciones de eficiencia energética estaba en vigor en algún momento entre el 31 de diciembre de 2009 y el 31 de diciembre de 2014 y se incluía en el primer plan nacional de acción para la eficiencia energética presentado con arreglo al artículo 24, apartado 2;-~~

~~b) el ahorro se obtuvo con arreglo al sistema de obligaciones;-~~

~~c) el ahorro se calculó de conformidad con el anexo V;-~~

~~d) los años en los que se contabilizó como obtenido el ahorro se han registrado en los planes nacionales de acción para la eficiencia energética de conformidad con el artículo 24, apartado 2.~~

~~9. Los Estados miembros velarán por que el ahorro resultante de las medidas de actuación a que se refieren los artículos 7 bis y 7 ter, y el artículo 20, apartado 6, se calcule de conformidad con el anexo V.~~

~~10. Los Estados miembros alcanzarán la cantidad de ahorro de energía requerida en el apartado 1 del presente artículo estableciendo un sistema de obligaciones de eficiencia energética conforme al artículo 7 bis o adoptando medidas de actuación alternativas conforme al artículo 7 ter. Los Estados miembros podrán combinar un sistema de obligaciones de eficiencia energética con medidas de actuación alternativas.~~

~~11. Al concebir las medidas de actuación para cumplir su obligación de obtener ahorro de energía, los Estados miembros deberán tener en cuenta la necesidad de aliviar la pobreza energética, de conformidad con los criterios que hayan establecido y tomando en consideración sus prácticas disponibles en este ámbito, exigiendo, en la medida apropiada, una cuota de medidas de eficiencia energética en el marco de sus sistemas nacionales de obligaciones de eficiencia energética, medidas de actuación alternativas o programas o medidas financiados con cargo a un Fondo Nacional de Eficiencia Energética que deberá aplicarse de manera prioritaria entre los hogares vulnerables, incluyendo aquellos afectados por la pobreza energética y, cuando corresponda, en las viviendas sociales.~~

~~Los Estados miembros incluirán información acerca del resultado de las medidas adoptadas para aliviar la pobreza energética en el contexto de la presente Directiva en sus informes de situación integrados en materia de energía y clima, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999.~~

~~1442. ⇨ Como parte de sus actualizaciones de los planes nacionales de energía y clima y de los respectivos informes de situación, y de sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes y notificados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999, ⇨ En caso de solapamiento de los efectos de las medidas de actuación o las acciones individuales, los Estados miembros ⇨ demostrarán, incluyendo, cuando proceda, pruebas y cálculos, lo siguiente: ⇨~~

~~a) que, en caso de solapamiento de los efectos de las medidas de actuación o las acciones individuales, demostrarán que el ahorro de energía no se contabiliza dos veces;.~~

⇩ nuevo

~~b) de qué manera el ahorro de energía logrado con arreglo al apartado 1, párrafo primero, letras b) y c), contribuye a la consecución de la contribución nacional prevista en el artículo 4;~~

~~c) que las medidas de actuación se establecen para cumplir su obligación de ahorro de energía, han sido diseñadas de conformidad con los requisitos del presente artículo, y que son admisibles y adecuadas para garantizar la consecución de la cantidad requerida de ahorro acumulado de uso final de la energía, a más tardar, al final de cada período de obligación.~~

↓ 2018/2002 artículo 1.4

⇒ **nuevo**

Artículo 97 bis. Sistemas de obligaciones de eficiencia energética

1. Si los Estados miembros deciden cumplir sus obligaciones de alcanzar la cantidad de ahorro requerida por el artículo 87, apartado 1, mediante un sistema de obligaciones de eficiencia energética, velarán por que las partes obligadas a que se refiere el apartado 2 del presente artículo que operen en el territorio del Estado miembro cumplan, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 87, apartados 94 y 105, su requisito de ahorro acumulado de uso final de la energía, según lo establecido en el artículo 87, apartado 1.

Cuando proceda, los Estados miembros podrán decidir que las partes obligadas cumplan todos sus requisitos de ahorro o parte de ellos en forma de contribución al Fondo Nacional de Eficiencia Energética, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, apartado 1120, apartado 6.

2. Con base en criterios objetivos y no discriminatorios, los Estados miembros designarán a las partes obligadas entre los ⇒ **gestores de redes de transporte, los** ⇐ distribuidores de energía, las empresas minoristas de venta de energía y los distribuidores o minoristas de combustible para transporte que operen en su territorio. La cantidad de ahorro de energía necesaria para dar cumplimiento a la obligación será obtenida por las partes obligadas entre los clientes finales, designados por los Estados miembros, independientemente del cálculo efectuado con arreglo al artículo 87, apartado 1, o, si así lo deciden los Estados miembros, a través de ahorros certificados procedentes de otras partes, tal como se describe en el apartado 106, letra a), del presente artículo.

3. Cuando se designe a las empresas minoristas de venta de energía como partes obligadas en virtud del apartado 2, los Estados miembros velarán por que, en cumplimiento de su obligación, las empresas minoristas de venta de energía no establezcan obstáculos de ningún tipo que impidan a los consumidores cambiar de ~~proveedor~~ suministrador.

↓ **nuevo**

4. Los Estados miembros podrán exigir a las partes obligadas que obtengan una proporción de su obligación de ahorro de energía de entre las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Los Estados miembros también podrán exigir a las partes obligadas que alcancen objetivos de reducción de los costes de la energía y que logren un ahorro de energía mediante el fomento de medidas de mejora de la eficiencia energética, incluidas medidas de apoyo financiero que mitiguen los efectos de los precios del carbono en las pymes y las microempresas.

5. Los Estados miembros podrán exigir a las partes obligadas que colaboren con las autoridades locales o los municipios para promover medidas de mejora de la eficiencia energética entre las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales. Esto implica que deben detectarse y abordarse las necesidades específicas de aquellos grupos que están en riesgo de sufrir pobreza energética o que son más vulnerables a sus efectos. Para proteger a las personas afectadas por la pobreza energética, a los clientes vulnerables y, en su caso, a las personas que viven en viviendas sociales, los Estados miembros alentarán a las partes obligadas a llevar a cabo acciones tales como la renovación de edificios, incluidas las viviendas sociales, la sustitución de aparatos, el apoyo financiero y los incentivos para adoptar medidas de mejora de la eficiencia energética de conformidad con los sistemas nacionales de financiación y apoyo, o las auditorías energéticas.

6. Los Estados miembros exigirán a las partes obligadas que informen anualmente sobre el ahorro de energía que hayan logrado mediante acciones promovi-

das entre las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, y exigirán información estadística agregada sobre sus clientes finales (indicando los cambios en el ahorro de energía respecto de la información presentada previamente) y sobre el apoyo técnico y financiero que hayan prestado.

↓ 2018/2002 artículo 1.4 (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~74.~~ Los Estados miembros expresarán la cantidad de ahorro de energía requerida de cada parte obligada en términos de consumo de energía primaria o consumo de energía final. El método elegido para expresar la cantidad de ahorro de energía requerida se utilizará también para calcular el ahorro comunicado por las partes obligadas. ⇒ *Al convertir la cantidad de ahorro de energía,* ~~se~~ *se aplicarán los* ⇒ *valores caloríficos netos* ~~factores de conversión~~ *que figuran en el* ⇒ *anexo VI del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión¹¹² y el factor de energía primaria a que se refiere el artículo 29* ~~anexo IV~~ *, excepto si puede justificarse la utilización de otros factores de conversión* ~~.~~

85. Los Estados miembros establecerán sistemas de medición, control y verificación ~~en~~ para llevar ~~en virtud de los cuales se lleve~~ a cabo una verificación documentada de, al menos, una parte estadísticamente significativa y una muestra representativa de las medidas de mejora de la eficiencia energética que apliquen las partes obligadas. La medición, el control y la verificación se llevarán a cabo independientemente de las partes obligadas. ⇒ *Cuando una entidad sea una parte obligada en el marco de un sistema nacional de obligaciones de eficiencia energética en virtud del artículo 9 y del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea para los edificios y el transporte por carretera [referencia a la propuesta], el sistema de seguimiento y verificación garantizará que el precio del carbono repercutido al liberar combustible para el consumo [con arreglo al artículo XX de la Directiva XX] se tenga en cuenta en el cálculo y la notificación del ahorro de energía logrado gracias a las medidas de ahorro de energía de la entidad.* ~~.~~

↓ *nuevo*

9. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión, como parte de los informes de situación nacionales integrados de energía y clima realizados con arreglo al artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999, de los sistemas de medición, control y verificación que hayan establecido, por ejemplo los métodos empleados, los problemas detectados y la manera en que se abordaron.

↓ 2018/2002 artículo 1.4 (adaptado)

⇒ *nuevo*

106. Dentro del sistema de obligaciones de eficiencia energética, los Estados miembros podrán ~~en~~ autorizar a las partes obligadas a ~~en~~ *alternativamente o simultáneamente:*

a) ~~permitir a las partes obligadas que contabilicen~~ ~~en~~ contabilizar ~~en~~, para llevar a la obligación impuesta, el ahorro de energía certificado obtenido por proveedores de servicios energéticos u otros terceros, incluso cuando las partes obligadas promuevan medidas a través de otros organismos autorizados por el Estado o de autoridades públicas que ~~pueden~~ *puedan* o no entrañar asociaciones formales y ~~pueden~~ *puedan* combinarse con otras fuentes de financiación; cuando los Estados miembros lo permitan, se asegurarán de que la certificación ~~de los ahorros~~ *del ahorro de energía es* ~~sea~~ el resultado de un proceso de autorización implantado en los Estados

112. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

miembros que sea claro, transparente y abierto a todos los agentes del mercado, y que tienda a minimizar los costes de la certificación;

b) ~~permitir a las partes obligadas que contabilicen~~ contabilizar el ahorro obtenido en un año determinado como si se hubiera obtenido en cualquiera de los cuatro años anteriores o de los tres años siguientes, a condición de que no se supere el fin de los períodos de obligación a que se refiere el artículo 87, apartado 1.

Los Estados miembros evaluarán y, en su caso, tomarán medidas para minimizar la repercusión de los costes directos e indirectos de los sistemas de obligaciones de eficiencia energética en la competitividad de las industrias de gran consumo de energía expuestas a la competencia internacional.

117. Los Estados miembros publicarán anualmente el ahorro de energía obtenido por cada parte obligada, o cada subcategoría de parte obligada, así como el ahorro total, en aplicación del sistema.

Artículo 107~~ter~~. Medidas de actuación alternativas

1. Si los Estados miembros deciden cumplir sus obligaciones de alcanzar la cantidad de ahorro requerida por el artículo 87, apartado 1, mediante medidas de actuación alternativas, velarán, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 87, apartados 94 y 105, por que el ahorro de energía requerido por el artículo 87, apartado 1, se alcance entre los clientes finales.

2. Para todas las medidas distintas de las impositivas, los Estados miembros establecerán sistemas de medición, control y verificación en virtud de los cuales se lleve a cabo una verificación documentada de, al menos, una parte estadísticamente significativa y una muestra representativa de las medidas de mejora de la eficiencia energética que apliquen las partes participantes o encargadas. La medición, el control y la verificación se llevarán a cabo independientemente de las partes participantes o encargadas.

⇓ *nuevo*

3. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión, como parte de los informes de situación nacionales integrados de energía y clima realizados con arreglo al artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999, de los sistemas de medición, control y verificación que hayan establecido, por ejemplo los métodos empleados, los problemas detectados y la manera en que se abordaron.

4. Cuando notifiquen una medida fiscal, los Estados miembros demostrarán cómo se ha garantizado la eficacia de la señal de precios, como el tipo impositivo y la visibilidad a lo largo del tiempo, en el diseño de la medida fiscal. Cuando el tipo impositivo disminuya, los Estados miembros justificarán cómo las medidas impositivas siguen generando un nuevo ahorro de energía.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

Artículo 118. Auditorías energéticas y ~~s~~Sistemas de gestión energética de la energía ☒ y auditorías energéticas ☒

⇓ *nuevo*

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas con un consumo medio anual de energía superior a 100 TJ durante los tres años anteriores y que reúnan todos los vectores energéticos apliquen un sistema de gestión de la energía. El sistema de gestión de la energía será certificado por un organismo independiente con arreglo a las normas europeas o internacionales pertinentes.

2. Los Estados miembros velarán por que las empresas con un consumo medio anual de energía superior a 10 TJ durante los tres años anteriores, que reúnan todos los vectores energéticos y que no apliquen un sistema de gestión de la energía sean objeto de una auditoría energética. Las auditorías energéticas serán realizadas de manera independiente y rentable por expertos cualificados o acreditados de

conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 26, o serán ejecutadas y supervisadas por autoridades independientes con arreglo a la legislación nacional. Las auditorías energéticas se llevarán a cabo al menos cada cuatro años a partir de la fecha de la auditoría energética anterior.

Los resultados de las auditorías energéticas, incluidas las recomendaciones resultantes de ellas, deberán transmitirse a la dirección de la empresa. Los Estados miembros velarán por que los resultados y las recomendaciones aplicadas se publiquen en el informe anual de la empresa, cuando proceda.

↓ 2012/27/UE

⇒ *nuevo*

34. Los Estados miembros fomentarán que todos los clientes finales puedan acceder a auditorías energéticas de elevada calidad, con una buena relación entre coste y eficacia, y:

a) realizadas de manera independiente por expertos cualificados o/yo acreditados con arreglo a unos criterios de cualificación; o

b) ejecutadas y supervisadas por autoridades independientes con arreglo al Derecho nacional.

Las auditorías energéticas a que se refiere el párrafo primero podrán ser efectuadas por expertos internos o auditores energéticos siempre que el Estado miembro correspondiente haya establecido un sistema que garantice y compruebe su calidad y en el que, entre otras cosas, se realice, si ha lugar, una selección aleatoria anual de, como mínimo, un porcentaje estadísticamente significativo de todas las auditorías energéticas que han realizado.

A fin de garantizar la elevada calidad de las auditorías energéticas y los sistemas de gestión ~~energética de la energía~~, los Estados miembros fijarán unos criterios mínimos, transparentes y no discriminatorios, para las auditorías energéticas basados en el anexo VI. ⇒ *Los Estados miembros velarán por que se lleven a cabo controles de calidad para garantizar la validez y la exactitud de las auditorías energéticas.* ⇐

Las auditorías energéticas no contendrán cláusulas que impidan transmitir las conclusiones de la auditoría a los proveedores de servicios energéticos cualificados o acreditados, a condición de que el cliente no se oponga.

42. Los Estados miembros elaborarán programas que alienten a las ~~PYME~~ py-mes ⇒ *que no entren dentro del ámbito de aplicación de los apartados 1 o 2* ⇐ a realizar auditorías energéticas y a aplicar posteriormente las recomendaciones de dichas auditorías.

Basándose en criterios transparentes y no discriminatorios y sin perjuicio de las normas de la Unión en materia de ayudas públicas, los Estados miembros podrán establecer regímenes de ayuda a las ~~PYME~~ pymes, también en el caso de que hayan celebrado acuerdos voluntarios, para cubrir los costes relativos a una auditoría energética y a la aplicación de las recomendaciones de un elevado grado de rentabilidad formuladas en las auditorías, siempre que se apliquen las medidas propuestas.

Los Estados miembros darán a las ~~PYME~~ pymes, entre otros, a través de sus organizaciones intermediarias de representación, ejemplos concretos de las ventajas de los sistemas de gestión ~~energética de la energía~~ para sus negocios. La Comisión ayudará a los Estados miembros apoyando el intercambio de las mejores prácticas a este respecto.

~~3. Los Estados miembros también elaborarán programas para una mayor concienciación en los hogares sobre los beneficios de estas auditorías por medio de servicios de asesoramiento apropiados.~~

~~Los Estados miembros fomentarán que se impartan programas de formación para la cualificación de auditores energéticos con el fin de promover que exista un número suficiente de expertos.~~

~~4. Los Estados miembros velarán por que se someta a las empresas que no sean PYME a una auditoría energética realizada de manera independiente y con una buena rentabilidad por expertos cualificados y/o acreditados o ejecutada y supervisada por autoridades independientes con arreglo al Derecho nacional a más tardar el 5 de diciembre de 2015, y como mínimo cada cuatro años a partir de la fecha de la auditoría energética anterior.~~

↓ nuevo

5. Los Estados miembros elaborarán programas que alienten a las empresas distintas de las pymes que no entren dentro del ámbito de aplicación de los apartados 1 o 2 a realizar auditorías energéticas y a aplicar posteriormente las recomendaciones de estas.

↓ 2012/27/UE

⇒ nuevo

65. Se considerará que las auditorías energéticas cumplen los requisitos establecidos en el apartado 4 ⇒ 2 ⇐ cuando se efectúen de manera independiente, siguiendo unos criterios mínimos basados en las orientaciones expuestas en el anexo VI, y llevadas a cabo en virtud de acuerdos voluntarios celebrados entre organizaciones de interesados y un organismo nombrado, y supervisadas por el Estado miembro interesado, o por otros organismos en los que las autoridades competentes hayan delegado esa responsabilidad, o por la Comisión.

El acceso de los agentes del mercado que ofrezcan servicios energéticos se realizará sobre la base de criterios transparentes y no discriminatorios.

↓ nuevo

7. Las empresas que ejecuten un contrato de rendimiento energético quedarán exentas de los requisitos de los apartados 1 y 2, siempre que el contrato de rendimiento energético cumpla los requisitos establecidos en el anexo XIV.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

86. Se eximirá del cumplimiento de los requisitos establecidos en ~~el apartado 4~~ ⇒ los apartados 1 y 2 ⇐ a aquellas empresas ~~que no sean PYME~~ y que apliquen un sistema de gestión ~~energética o~~ ambiental –certificado por un organismo independiente con arreglo a las normas europeas o internacionales correspondientes–, siempre que los Estados miembros garanticen que el sistema de gestión ☒ ambiental ☒ de que se trate incluya una auditoría energética realizada conforme a los criterios mínimos basados en el anexo VI.

97. Las auditorías energéticas pueden tener carácter específico o bien formar parte de una auditoría medioambiental más amplia. Los Estados miembros podrán exigir que la auditoría energética incluya una evaluación de la viabilidad técnica y económica de conexión a un sistema urbano de calefacción o refrigeración ~~urbana~~ planificado o existente.

Sin perjuicio de las normas de la Unión en materia de ayudas públicas, los Estados miembros podrán aplicar regímenes de incentivación y ayuda para la puesta en práctica de las recomendaciones derivadas de auditorías energéticas y otras medidas similares.

↓ nuevo

10. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 9, los Estados miembros exigirán que los propietarios y operadores de cada centro de datos de su territorio con un consumo de energía significativo pongan a disposición del público, a más tardar el 15 de marzo de 2024 y posteriormente cada año, la información indicada en el punto 2 del anexo VI, que los Estados miembros comunicarán posteriormente a la Comisión.

↓ 2012/27/UE

Artículo ~~129~~

↓ 2019/944 artículo 70.1.a)

Medición de gas natural

↓ 2019/944 artículo 70.1.b)

1. Siempre que sea técnicamente posible, financieramente razonable y proporcionado en relación con el ahorro potencial de energía, los Estados miembros velarán por que los clientes finales de gas natural reciban contadores individuales a un precio competitivo, que reflejen exactamente el consumo real de energía del cliente final y que proporcionen información sobre el tiempo real de uso.

↓ 2012/27/UE

Siempre se proporcionarán tales contadores individuales de precio competitivo cuando:

a) se sustituya un contador existente, salvo que sea técnicamente imposible o no resulte rentable en comparación con el ahorro potencial estimado a largo plazo;

b) se realice una nueva conexión en un edificio nuevo o se lleven a cabo obras importantes de reforma, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 2010/31/UE.

ê 2019/944 artículo 70.1.c)

2. En la medida en que los Estados miembros apliquen sistemas de medición inteligentes y desplieguen contadores inteligentes para el gas natural con arreglo a la Directiva 2009/73/CE:

↓ 2012/27/UE

a) se asegurarán de que los sistemas de medición ~~facilitan~~ faciliten a los clientes finales información sobre la hora exacta de utilización y de que se tengan plenamente en cuenta los objetivos de eficiencia energética y los beneficios ~~para el~~ cliente final al establecer las funciones mínimas de los contadores y las obligaciones impuestas a los agentes del mercado;

b) se asegurarán de la seguridad de los contadores inteligentes y la transmisión de datos, así como de la privacidad de los clientes finales, de conformidad con la legislación pertinente de la Unión en materia de protección de los datos y de la intimidad personal;

ce) exigirán que se facilite a los clientes asesoramiento e información apropiados en el momento de la instalación de contadores inteligentes, en particular sobre su pleno potencial en relación con la gestión de la lectura de los contadores y el seguimiento del consumo energético.

↓ 2018/2002 artículo 1.6 (adaptado)

Artículo ~~139 bis~~. Contadores de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria

1. Los Estados miembros velarán por que los clientes finales de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria urbanas, reciban contadores de precio competitivo que reflejen con precisión su consumo real de energía.

2. Cuando se suministren calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria a un edificio a partir de una fuente central que abastezca varios edificios o de ~~una red urbana~~ un sistema urbano de calefacción o refrigeración, se instalará un contador en el intercambiador de calor o punto de entrega.

Artículo ~~149 ter~~. Subcontaje y reparto de los costes de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria

1. En los edificios de apartamentos y edificios polivalentes con una fuente central de calefacción o de refrigeración, o abastecidos a partir de ~~una red urbana~~ un

sistema urbano de calefacción o refrigeración, se instalarán contadores individuales que midan el consumo de calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria de cada unidad del edificio cuando sea técnicamente viable y rentable, en el sentido de que sea proporcionado en relación con el ahorro potencial de energía.

Cuando el uso de contadores individuales no sea técnicamente viable o cuando no sea rentable medir el consumo de calefacción en cada unidad del edificio, se utilizarán repartidores de costes de calefacción para medir el consumo de calefacción de cada radiador, a menos que el Estado miembro interesado demuestre que la instalación de dichos repartidores de costes de calefacción no sería rentable. En esos casos podrán estudiarse métodos alternativos de medición del consumo de calefacción que sean rentables. Cada Estado miembro definirá con claridad y publicará los criterios generales, las metodologías y los procedimientos para determinar la ausencia de viabilidad técnica y la ausencia de rentabilidad.

2. En los nuevos edificios de apartamentos y en la parte residencial de los nuevos edificios polivalentes equipados con una fuente central de calefacción para el agua caliente sanitaria o que se abastezcan a partir de una red urbana un sistema urbano de calefacción, se instalarán contadores individuales para el agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria, no obstante lo dispuesto en el apartado 1, párrafo primero.

3. Cuando se trate de edificios de apartamentos o edificios polivalentes que se abastezcan a partir de una red urbana un sistema urbano de calefacción o refrigeración, o en los que exista principalmente un sistema común propio de calefacción o de refrigeración, los Estados miembros se asegurarán de disponer de normas nacionales transparentes y públicas sobre el reparto de los costes del consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria en dichos edificios, con el fin de garantizar la transparencia y precisión de la contabilización del consumo individual. Esas normas incluirán, cuando proceda, orientaciones sobre el modo de repartir los costes de la energía que se consuma en función de lo siguiente:

- a) del agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria;
- b) del calor irradiado por las instalaciones del edificio y destinado a calentar las zonas comunes, en caso de que las escaleras y los pasillos estén equipados con radiadores;
- c) con fines de calefacción o refrigeración de los apartamentos.

Artículo ~~159~~ ~~quater~~. Requisito de lectura remota

1. A los efectos de los artículos ~~139-bis~~ y ~~149-ter~~, los contadores y los repartidores de costes de calefacción ~~instalados después del 25 de octubre de 2020~~ ☒ de nueva instalación ☒ serán dispositivos de lectura remota. ~~Serán aplicables~~ Las las condiciones de viabilidad técnica y rentabilidad establecidas en el artículo ~~149-ter~~, apartado 1, ~~seguirán siendo de aplicación~~.

2. Los contadores y repartidores de costes de calefacción que no sean de lectura remota pero que ya estén instalados se dotarán de lectura remota o serán sustituidos por dispositivos de lectura remota a más tardar el 1 de enero de 2027, a menos que el Estado miembro de que se trate demuestre que ello no resulta rentable.

↓ 2012/27/UE

Artículo ~~161~~ ~~0~~

↓ 2019/944 artículo 70.2.a)

Información sobre la facturación del gas natural

↓ 2019/944 artículo 70.2.b) (adaptado)

1. Cuando los clientes finales no dispongan de los contadores inteligentes a los que se refiere la Directiva 2009/73/CE, los Estados miembros se asegurarán, ~~a más tardar el 31 de diciembre de 2014~~, de que la información sobre la facturación de gas natural sea fiable, precisa y se base en el consumo real, de acuerdo con lo dispuesto

en el anexo VII, punto 1.1, cuando sea técnicamente posible y se justifique desde un punto de vista económico.

↓ 2012/27/UE

Podrá cumplirse esta obligación por medio de un sistema de autolectura periódica por parte del cliente final, que comunicará la lectura de su contador al ~~proveedor~~ suministrador de energía. Solo en caso de que el cliente final no haya facilitado una lectura de contador para un intervalo de facturación determinado se basará la facturación en una estimación del consumo o un cálculo a tanto alzado.

↓ 2019/944 artículo 70.2.c)

2. Los contadores instalados con arreglo a la Directiva 2009/73/CE ~~harán posible una~~ posibilitarán la obtención de información exacta sobre la facturación basada en el consumo real. Los Estados miembros velarán por que los clientes finales tengan la posibilidad de acceder fácilmente a información complementaria sobre el consumo histórico, que les permita efectuar comprobaciones detalladas.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

La información complementaria sobre el consumo histórico incluirá:

a) los datos acumulados correspondientes como mínimo a los tres años anteriores o bien al período abierto al iniciarse el contrato de suministro, si este es de menor duración. Los datos se corresponderán con los intervalos en los que se ha presentado información frecuente sobre facturación; e

b) información pormenorizada en función del tiempo de utilización diario, semanal, mensual y anual. Esta información se pondrá a disposición del cliente final, a través de internet o mediante el interfaz del contador, como mínimo para el período correspondiente a los ~~24~~ veinticuatro meses anteriores o para el período abierto al iniciarse el contrato de suministro, si este es de menor duración.

3. Independientemente de que se hayan instalado contadores inteligentes o no, los Estados miembros:

a) exigirán que, en la medida en que se disponga de información sobre la facturación de energía y el consumo histórico de los clientes finales, esa información se ponga a disposición de un proveedor de servicios energéticos designado por el cliente final, si este último lo pide;

b) se asegurarán de que a los clientes finales se les ofrezca la opción de una información electrónica de facturación y de facturas electrónicas, y de que aquellos que lo soliciten reciban una explicación clara y comprensible sobre los conceptos en que está basada su factura, sobre todo cuando las facturas no se basen en el consumo real;

c) garantizarán que con la factura se ponga a disposición información apropiada para que los clientes finales reciban una relación completa de los costes energéticos incurridos, de conformidad con el anexo VII;

d) podrán establecer que, cuando lo soliciten los clientes finales, no se considere que la información incluida en estas facturas constituye una solicitud de pago. En tales casos, los Estados miembros se asegurarán de que los ~~proveedores~~ suministradores de fuentes de energía ofrezcan planes flexibles para ~~la realización de~~ los pagos efectivos;

e) establecerán la obligación de facilitar a los clientes que lo soliciten información y estimaciones sobre el coste de la energía, en el momento oportuno y en un formato fácilmente comprensible, que puedan utilizar para comparar ofertas en condiciones de igualdad.

↓ 2018/2002 artículo 1.8 (adaptado)

Artículo ~~17~~¹⁰ bis. Información sobre la facturación y el consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria

1. Cuando se instalen contadores o repartidores de costes de calefacción, los Estados miembros se asegurarán de que la información sobre la facturación y el consumo sea fiable, precisa y se base en el consumo real o en las lecturas del repartidor de costes de calefacción, de conformidad con lo dispuesto en el anexo ~~VIII~~^{VII} bis, puntos 1 y 2, para todos los usuarios finales, ~~concretamente, para las personas físicas o jurídicas que adquieran calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria para su propio uso final, o las personas físicas o jurídicas que ocupen un edificio individual o una unidad de un edificio de apartamentos o edificio polivalente que se abastezca de calefacción, refrigeración o agua caliente sanitaria a partir de una fuente central y que no tengan un contrato directo o individual con el proveedor de energía.~~

Cuando un Estado miembro así lo disponga, y excepto en caso de que se haga una medición individual del consumo basada en repartidores de costes de calefacción con arreglo al artículo ~~14~~⁹ ter, dicha esa obligación podrá cumplirse mediante un sistema de autolectura periódica por parte del cliente o usuario final, que comunicará la lectura de su contador. Solo si el cliente o usuario final no ha facilitado una lectura de contador para un intervalo de facturación determinado, la facturación se basará en una estimación del consumo o en un cálculo a tanto alzado.

2. Los Estados miembros:

a) exigirán que, si se dispone de información sobre la facturación de la energía y el consumo histórico o sobre las lecturas del repartidor de costes de calefacción de los usuarios finales, esa información se ponga a disposición de un proveedor de servicios energéticos designado por el usuario final, si este último lo pide;

b) se asegurarán de que a los clientes finales se les ofrezca la opción de recibir la información sobre facturación y las facturas por medios electrónicos;

c) garantizarán que con la factura se facilite información clara y comprensible a todos los usuarios finales de conformidad con lo dispuesto en el anexo ~~VIII~~^{VII} bis, punto 3, y

d) fomentarán la ciberseguridad y velarán por la privacidad y la protección de datos de los usuarios finales de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable.

Los Estados miembros podrán prever que, a petición del cliente final, no se considere que el suministro de información sobre la facturación constituye un requerimiento de pago. En tales casos, los Estados miembros velarán por que se propongan modalidades flexibles para el pago efectivo.

3. Los Estados miembros decidirán quién es responsable de facilitar la información prevista en los apartados 1 y 2 a los usuarios finales sin un contrato directo o individual con un ~~proveedor~~ suministrador de energía.

↓ 2018/2002 artículo 1.9

Artículo ~~18~~¹¹

↓ 2019/944 artículo 70.3

Coste de acceso a la información sobre medición y facturación del gas natural

↓ 2018/2002 artículo 1.9

Los Estados miembros se velarán por que los clientes finales reciban de forma gratuita la totalidad de sus facturas y la información sobre la facturación del consumo de energía y ~~de por~~ que tengan un acceso adecuado y gratuito a los datos sobre su consumo.

↓ 2018/2002 artículo 1.10

Artículo 1911 bis. Coste del acceso a la información sobre la medición, la facturación y el consumo de calefacción, refrigeración y agua caliente ~~para uso doméstico~~ sanitaria

1. Los Estados miembros velarán por que los usuarios finales reciban de forma gratuita la totalidad de sus facturas y la información sobre la facturación del consumo de energía y ~~de por~~ que tengan un acceso adecuado y gratuito a los datos sobre su consumo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, la distribución de los costes ligados a la información sobre la facturación del consumo individual de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria en los edificios de apartamentos y en los edificios polivalentes, con arreglo al artículo ~~149 ter~~, se realizará sin fines lucrativos. Los costes derivados de la atribución de esa tarea a un tercero, como un proveedor de servicios o el ~~proveedor~~ suministrador local de energía, y que incluyen la medición, el reparto y la contabilización del consumo real individual en esos edificios, podrán repercutirse a los usuarios finales, siempre que tales costes sean razonables.

3. A fin de asegurar unos costes razonables para los servicios de subcontaje con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán estimular la competencia en dicho sector de servicios adoptando las medidas oportunas, como la recomendación o la promoción por otros medios del recurso a licitaciones o del uso de dispositivos y sistemas interoperables que faciliten el cambio de proveedores de servicio.

↓ *nuevo*

Capítulo IV. Información y empoderamiento de los consumidores

Artículo 20. Derechos contractuales básicos en relación con la calefacción, la refrigeración y el agua caliente sanitaria

1. Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre protección de los consumidores, en particular la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹³ y la Directiva 93/13/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹⁴, los Estados miembros velarán por que los clientes finales y, cuando así se establezca explícitamente, los usuarios finales dispongan de los derechos previstos en los apartados 2 a 8 del presente artículo.

2. Los clientes finales tendrán derecho a un contrato con el suministrador en el que se especifique:

- a) la identidad y la dirección del suministrador;*
- b) los servicios prestados y el nivel de calidad propuesto;*
- c) el tipo de servicio de mantenimiento propuesto;*
- d) la forma de obtener información actualizada sobre todas las tarifas aplicables, los gastos de mantenimiento y los productos o servicios agrupados;*
- e) la duración del contrato, las condiciones para la renovación y la resolución del contrato y de los servicios, incluidos productos o servicios agrupados, y si se puede resolver el contrato gratuitamente;*
- f) los acuerdos de compensación y reembolso aplicables si no se cumplen los niveles de calidad contratados, incluida la facturación incorrecta o retrasada;*
- g) el método para iniciar un procedimiento de resolución extrajudicial de litigios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21;*

¹¹³. Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE del Consejo y la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 85/577/CEE del Consejo y la Directiva 97/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 304 de 22.11.2011, p. 64).

¹¹⁴. Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DO L 95 de 21.4.1993, p. 29).

h) la información sobre los derechos de los consumidores, inclusive la relativa a la tramitación de las reclamaciones y toda la información mencionada en el presente apartado, que estará claramente indicada en las facturas o los sitios web de las empresas de electricidad.

Las condiciones serán equitativas y se darán a conocer con antelación. En cualquier caso, esta información será comunicada antes de la celebración o confirmación del contrato. Cuando los contratos se celebren a través de intermediarios, la información relativa a las cuestiones previstas en el presente apartado se comunicará asimismo antes de la celebración del contrato.

Se suministrará a los clientes finales y a los usuarios finales un resumen de las condiciones contractuales principales expresadas de manera comprensible y en un lenguaje simple y conciso.

3. Los clientes finales serán debidamente avisados de cualquier intención de modificar las condiciones del contrato. Los suministradores notificarán de forma transparente y comprensible directamente a sus clientes finales cualquier ajuste del precio de suministro, así como las razones y condiciones previas del ajuste y su alcance, en el momento adecuado y no más tarde de dos semanas o, por lo que respecta a los clientes domésticos, un mes antes de que el ajuste entre en vigor.

4. Los suministradores ofrecerán a los clientes finales una amplia libertad para escoger el modo de pago. Dichos modos de pago no discriminarán indebidamente entre consumidores. Cualquier diferencia en las cargas vinculadas a los modos de pago o sistemas de pago anticipado será objetiva, no discriminatoria y proporcional y no rebasará los costes directos soportados por el receptor del pago debidos al uso del modo de pago específico o del sistema de pago anticipado, en consonancia con el artículo 62 de la Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹⁵.

5. Con arreglo al apartado 6, los clientes domésticos que tengan acceso a sistemas de pago anticipado no sufrirán una desventaja debido a los sistemas de pago anticipado.

6. Los suministradores ofrecerán a los clientes finales y a los usuarios finales condiciones generales equitativas y transparentes, que se proporcionarán expresadas en un lenguaje sencillo y sin ambigüedades y no incluirán obstáculos no contractuales al ejercicio de los derechos de los consumidores, por ejemplo, una documentación contractual excesiva. Se protegerá a los clientes contra los métodos de venta abusivos o equívocos. Si así lo solicitan, se facilitará a los usuarios finales acceso a dichas condiciones generales. Se protegerá a los clientes finales y a los usuarios finales contra los métodos de venta abusivos o equívocos. Los clientes finales con discapacidad recibirán toda la información pertinente sobre el contrato que tienen con su suministrador en formatos accesibles.

7. Los clientes finales y los usuarios finales tendrán derecho a un buen nivel de servicio y de tramitación de las reclamaciones por parte de sus suministradores. Los suministradores deberán tramitar las reclamaciones de forma sencilla, equitativa y rápida.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

Artículo 2112. ~~Programa de~~ Información y ☒ sensibilización ☒
~~habilitación de los consumidores~~

↓ nuevo

1. Los Estados miembros velarán por que la información sobre las medidas de mejora de la eficiencia energética, las acciones individuales y los marcos financie-

115. Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, sobre servicios de pago en el mercado interior y por la que se modifican las Directivas 2002/65/CE, 2009/110/CE y 2013/36/UE y el Reglamento (UE) n.º 1093/2010 y se deroga la Directiva 2007/64/CE (DO L 337 de 23.12.2015, p. 35).

ros y jurídicos sea transparente y se difunda amplia y activamente a todos los agentes del mercado interesados, como clientes finales, usuarios finales, organizaciones de consumidores, representantes de la sociedad civil, comunidades de energía renovables, comunidades ciudadanas de energía, autoridades locales y regionales, agencias de energía, proveedores de servicios sociales, constructores, arquitectos, ingenieros, auditores ambientales y energéticos e instaladores de los elementos de un edificio, tal como se definen en el artículo 2, punto 9, de la Directiva 2010/31/UE.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~24.~~ Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para promover y facilitar el uso eficiente de la energía por parte de los pequeños clientes, ~~incluidos los hogares~~ ⇒ *y los usuarios finales* ⇐. Estas medidas ~~podrán~~ ⇒ *deberán* ⇐ formar parte de una estrategia nacional ⇒, *como un plan nacional integrado de energía y clima, con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999, o una estrategia de renovación a largo plazo, tal como se define en la Directiva 2010/31/UE* ⇐.

~~2.~~ A los efectos del ~~apartado 1~~ ⇒ *presente artículo* ⇐, tales medidas podrán incluir ~~uno o varios de los elementos enumerados en la letra a) o en la letra b):~~

~~a)~~ un abanico de instrumentos y políticas dirigidos a promover un cambio en los hábitos, ~~entre los que podrán figurar~~ ☒ por ejemplo ☒:

i) incentivos fiscales,

ii) acceso a la financiación, ⇒ *bonos*, ⇐ ayudas o subvenciones,

iii) suministro de información ⇒ *en un formato accesible para las personas con discapacidad* ⇐,

iv) proyectos ejemplares,

v) actividades en el lugar de trabajo;

↓ *nuevo*

vi) actividades de formación,

vii) herramientas digitales.

↓ 2012/27/UE

⇒ *nuevo*

⇒ *A efectos del presente artículo, esas medidas incluirán también, entre otras cosas,* ⇐ los diversos modos de implicar a los ~~consumidores y a las organizaciones de consumidores durante la posible provisión de contadores inteligentes median-~~
~~te~~ ⇒ *agentes del mercado, como los mencionados en el apartado 1* ⇐:

↓ *nuevo*

i) creación de ventanillas únicas o mecanismos similares para la prestación de asesoramiento y asistencia técnicos, administrativos y financieros en materia de eficiencia energética (incluidas las renovaciones energéticas de los edificios y la adopción de energías renovables en los edificios) a los clientes finales y a los usuarios finales, especialmente los clientes y usuarios domésticos y pequeños no domésticos,

↓ 2012/27/UE

⇒ *nuevo*

ii) comunicación de información sobre=

~~ii)~~ cambios rentables y de fácil introducción en el uso de la energía,

~~iii)~~ ⇒ *divulgación de información sobre* ⇐ medidas de eficiencia energética
⇒ *e instrumentos financieros* ⇐,

↓ *nuevo*

iv) creación de puntos de contacto únicos, a fin de facilitar a los clientes finales y los usuarios finales toda la información necesaria en relación con sus derechos, el Derecho aplicable y los mecanismos de resolución de litigios de que disponen en

caso de litigio. Tales puntos de contacto único podrán formar parte de los puntos generales de información de los consumidores.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~32.~~ Los Estados miembros establecerán las condiciones adecuadas para que los ~~operadores~~ ☒ agentes ☒ del mercado proporcionen a los consumidores ☒ finales ~~de energía~~ ☒ *⇒, en particular a los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales,* ☒ información adecuada y específica sobre la eficiencia energética, así como asesoramiento al respecto.

↓ *nuevo*

4. Los Estados miembros garantizarán que los clientes finales, los usuarios finales, los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales tengan acceso a mecanismos de resolución extrajudicial de litigios que sean sencillos, justos, transparentes, independientes, eficaces y eficientes para resolver litigios que atañan a los derechos y obligaciones establecidos en la presente Directiva mediante un mecanismo independiente, como un defensor del pueblo para la energía, un órgano de los consumidores o una autoridad reguladora. Si el cliente final es un consumidor a tenor de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), de la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹⁶, tales mecanismos extrajudiciales para la resolución de litigios deberán cumplir los requisitos establecidos en ella.

En caso necesario, los Estados miembros velarán por la cooperación entre los organismos de resolución alternativa de litigios para ofrecer mecanismos de resolución extrajudicial de litigios sencillos, justos, transparentes, independientes, eficaces y eficientes para cualquier litigio que surja en relación con productos o servicios vinculados o agrupados con productos o servicios comprendidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

La participación de empresas en los mecanismos de resolución extrajudicial de litigios destinados a clientes domésticos será obligatoria, a menos que el Estado miembro demuestre a la Comisión que otros mecanismos son igualmente eficaces.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~Artículo 19. Otras medidas de fomento de la eficiencia energética~~

~~54.~~ *⇒ Sin perjuicio de los principios básicos de su legislación en materia de propiedad inmobiliaria y arrendamientos,* ☒ Los Estados miembros *evaluarán y tomarán en su caso* tomarán las medidas ~~adecuadas~~ ☒ *necesarias* ☒ para suprimir las barreras reglamentarias y no reglamentarias que se opongan a la eficiencia energética, ~~sin perjuicio de los principios básicos de la legislación sobre inmuebles y arrendamientos de los Estados miembros, especialmente~~ en lo que se refiere a=

a) la división de incentivos entre ~~el propietario~~ ☒ los propietarios ☒ y ~~el arrendatario~~ ☒ los arrendatarios ☒ ~~de un edificio~~ o entre los distintos propietarios ☒ de un edificio o de una unidad de un edificio ☒, con miras a asegurar que estas partes no desistan de hacer inversiones en mejora de la eficiencia por no recibir beneficios plenos individualmente o por la ausencia de normas para dividir los costes y beneficios entre ellos, ~~con inclusión de normas y medidas nacionales que regulen los procesos de decisión en los bienes de multipropiedad.~~

¹¹⁶. Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (Directiva sobre resolución alternativa de litigios en materia de consumo) (DO L 165 de 18.6.2013, p. 63).

Esas medidas de supresión de ☒ tales ☒ barreras pueden incluir proporcionar incentivos, derogar o modificar disposiciones legales o reglamentarias, adoptar orientaciones y comunicaciones interpretativas, o simplificar los procedimientos administrativos ⇒, **con inclusión de las normas y medidas nacionales que regulan los procesos de toma de decisiones en los bienes de multipropiedad** ⇐. Estas medidas pueden combinarse con la impartición de formación y educación, y con información y asistencia técnica específicas sobre eficiencia energética ☒, a actores del mercado tales como los mencionados en el apartado 1 ☒.

~~2. La evaluación de las barreras y medidas a las que se refiere el apartado 1 se notificará a la Comisión en el primer Plan nacional de acción para la eficiencia energética que se menciona en artículo 24, apartado 2. La Comisión animará a que se pongan en común las buenas prácticas que aplique cada país en este ámbito.~~

↓ nuevo

Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para apoyar un diálogo multilateral con la participación de los interlocutores sociales y públicos pertinentes, como las organizaciones de propietarios y arrendatarios, las organizaciones de consumidores, las comunidades de energías renovables, las comunidades ciudadanas de energía, las autoridades locales y regionales, las autoridades públicas y las agencias pertinentes, y para respaldar el objetivo de presentar propuestas sobre medidas, incentivos y directrices aceptadas conjuntamente para dividir los incentivos entre propietarios y arrendatarios o entre los propietarios de un edificio o de una unidad de un edificio.

Cada Estado miembro notificará esas barreras y las medidas adoptadas en su estrategia de renovación a largo plazo, de conformidad con el artículo 2 bis de la Directiva 2010/31/UE y el Reglamento (UE) 2018/1999.

↓ 2012/27/UE

⇒ nuevo

~~65.~~ La Comisión velará por que haya un intercambio y una amplia difusión de la información sobre ~~mejores~~ ⇒ **buenas** ⇐ prácticas en materia de eficiencia energética ⇒ y **metodologías para mitigar la división de incentivos** ⇐ **en los Estados miembros.**

↓ nuevo

Artículo 22. Empoderamiento y protección de los clientes vulnerables y mitigación de la pobreza energética

1. Los Estados miembros deberán tomar las medidas adecuadas para empoderar y proteger a las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales.

Al definir el concepto de «clientes vulnerables» con arreglo al artículo 28, apartado 1, y al artículo 29 de la Directiva (UE) 2019/944 y al artículo 3, apartado 3, de la Directiva 2009/73/CE, los Estados miembros tendrán en cuenta a los usuarios finales.

2. Los Estados miembros aplicarán medidas de mejora de la eficiencia energética y medidas relacionadas de protección o información de los consumidores, en particular las establecidas en el artículo 21 y el artículo 8, apartado 3, con carácter prioritario entre las personas afectadas por la pobreza energética, los clientes vulnerables y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, a fin de mitigar la pobreza energética.

3. Con el fin de apoyar a los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, los Estados miembros deberán:

a) aplicar medidas de mejora de la eficiencia energética para mitigar los efectos distributivos de otras políticas y medidas, como las medidas fiscales aplicadas de

conformidad con el artículo 9 de la presente Directiva, o la aplicación del comercio de derechos de emisión en el sector de la construcción y el transporte, con arreglo a la Directiva RCDE UE [referencia a la propuesta];

b) hacer el mejor uso posible de la financiación pública disponible a nivel nacional y de la Unión, entre otros, cuando proceda, la contribución financiera que el Estado miembro haya recibido del Fondo Social para el Clima con arreglo al [artículo 9 y el artículo 14 del Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima] y los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión con arreglo al RCDE UE, para realizar inversiones, con carácter prioritario, en medidas de mejora de la eficiencia energética;

c) cuando proceda, y antes de que los impactos distributivos de otras políticas y medidas surtan efecto, realizar inversiones tempranas y con visión de futuro en medidas de mejora de la eficiencia energética;

d) fomentar la asistencia técnica y el despliegue de herramientas de financiación y financieras, como los sistemas de facturas, las provisiones locales para cuentas incobrables, los fondos de garantía, o los fondos destinados a renovaciones exhaustivas y renovaciones que proporcionen unas ganancias energéticas mínimas;

e) fomentar la asistencia técnica a los agentes sociales para promover la participación activa de los consumidores vulnerables en el mercado de la energía, así como cambios positivos en su comportamiento en materia de consumo de energía;

f) garantizar el acceso a la financiación, las ayudas o las subvenciones vinculadas a unas ganancias energéticas mínimas.

4. Los Estados miembros establecerán una red de expertos de diversos sectores, como el sanitario, el de la construcción y el sector social, para desarrollar estrategias de apoyo a los responsables de la toma de decisiones a nivel local y nacional en la aplicación de medidas de mejora de la eficiencia energética que mitiguen la pobreza energética, para desarrollar medidas destinadas a generar soluciones sólidas a largo plazo para mitigar la pobreza energética, y para desarrollar la asistencia técnica y los instrumentos financieros adecuados. Los Estados miembros se esforzarán por que la composición de la red de expertos garantice el equilibrio de género y refleje las perspectivas de las personas en toda su diversidad.

Los Estados miembros podrán encomendar a esa red de expertos las siguientes tareas:

a) establecer definiciones, indicadores y criterios nacionales sobre la pobreza energética, las personas en situación de pobreza energética y los conceptos de «cliente vulnerable», incluido el de «usuario final»;

b) desarrollar o mejorar los indicadores y conjuntos de datos pertinentes en materia de pobreza energética que deban utilizarse y notificarse;

c) establecer métodos y medidas para garantizar la asequibilidad, el fomento de la neutralidad de los costes de vivienda, o formas de garantizar que la financiación pública invertida en medidas de mejora de la eficiencia energética beneficie tanto a los propietarios como a los arrendatarios de edificios y de unidades de edificios, en particular por lo que se refiere a los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales;

d) evaluar y, cuando proceda, proponer medidas para evitar o solucionar situaciones en las que ciertos grupos se vean más afectados o corran un mayor riesgo de verse afectados por la pobreza energética, o sean más vulnerables a los efectos adversos derivados de esta, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de edad avanzada, los niños y las personas de origen racial o étnico minoritario.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

~~*3. La Comisión examinará las repercusiones, en el fomento de programas de formación para la eficiencia energética, de sus medidas de apoyo a la creación*~~

~~de plataformas en las que participen, entre otros, los organismos del diálogo social europeo, y presentará, si procede, nuevas medidas. La Comisión animará a los interlocutores sociales europeos en sus debates sobre eficiencia energética.~~

Capítulo VIII. Eficiencia del suministro de energía

Artículo ~~23~~14. ~~Promoción de la eficiencia en~~ ☒ Evaluación y planificación de ☒ la calefacción y la refrigeración

↓ nuevo

1. Como parte de su plan nacional integrado de energía y clima, sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes y los respectivos informes de situación notificados de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999, cada Estado miembro notificará a la Comisión una evaluación completa en materia de calefacción y refrigeración. Esa evaluación completa contendrá la información detallada en el anexo IX e irá acompañada de la evaluación realizada con arreglo al artículo 15, apartado 7, de la Directiva (UE) 2018/2001.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

~~1. A más tardar el 31 de diciembre de 2015, los Estados miembros llevarán a cabo y notificarán a la Comisión una evaluación completa del potencial de uso de la cogeneración de alta eficiencia y de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración eficientes, que contendrá la información indicada en el anexo VIII. Si ya han efectuado una evaluación equivalente, lo notificarán a la Comisión.~~

~~La evaluación completa tendrá plenamente en cuenta los análisis de los potenciales nacionales para la cogeneración de alta eficiencia llevados a cabo en virtud de la Directiva 2004/8/CE.~~

~~A petición de la Comisión, la evaluación se actualizará y se le notificará cada cinco años. La Comisión hará esa petición con al menos un año de antelación a la fecha prevista.~~

~~2. Los Estados miembros adoptarán políticas que fomenten que se considere debidamente a escala local y regional el potencial de uso de sistemas de calefacción y refrigeración eficientes, en particular los que utilicen cogeneración de alta eficiencia. Se tendrán en cuenta las posibilidades de impulsar mercados de calor locales y regionales.~~

↓ nuevo

2. Los Estados miembros velarán por que se dé al público la oportunidad de participar en la preparación de los planes de calefacción y refrigeración, en la evaluación completa y en las políticas y medidas.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

3. A efectos de la evaluación a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros llevarán a cabo un análisis de costes y beneficios que abarque su territorio ☒ y atienda ☒, atendiendo a las condiciones climáticas, a la viabilidad económica y a la idoneidad técnica, con arreglo a la parte I del anexo IX. El análisis de costes y beneficios deberá permitir la determinación de las soluciones más eficientes en relación con los recursos y más rentables en relación con los costes, para responder a las necesidades de calefacción y refrigeración. El análisis de costes y beneficios podrá ser parte de una evaluación medioambiental con arreglo a la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente¹¹⁷.

☒ Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes responsables de llevar a cabo los análisis de costes y beneficios, facilitar metodologías con

¹¹⁷ Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DO L 197 de 21.7.2001, p. 30).

arreglo al anexo X y establecer y hacer públicos los procedimientos para el análisis económico. ~~☒~~

4. En los casos en que la evaluación prevista en el apartado 1 y el análisis mencionado en el apartado 3 determinen la existencia de potencial para la aplicación de la cogeneración de alta eficiencia ~~y/o de sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración urbanos eficientes cuyas ventajas~~ cuyos beneficios sean superiores a su coste, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para que se desarrolle una infraestructura de calefacción y refrigeración urbana eficiente y/o para posibilitar el desarrollo de una cogeneración de alta eficiencia y el uso de la calefacción y la refrigeración procedentes de calor residual y de fuentes de energía renovables conforme a lo dispuesto en ~~los apartados 1, 5 y 7~~ ⇒ el apartado 1 y el artículo 24, apartados 4 y 6 ⇐.

En los casos en que la evaluación prevista en el apartado 1 y el análisis mencionado en el apartado 3 no determinen la existencia de un potencial ~~cuyas ventajas~~ cuyos beneficios sean superiores a su coste, con inclusión de los costes administrativos de la realización del análisis de costes y beneficios contemplado en el artículo 24, apartado 4~~apartado 5~~, el Estado miembro de que se trate podrá eximir a las instalaciones del requisito previsto en dicho apartado.

⇓ *nuevo*

5. Los Estados miembros adoptarán políticas y medidas que garanticen que el potencial detectado en las evaluaciones completas realizadas con arreglo al apartado 1 es utilizado. Esas políticas y medidas incluirán, como mínimo, los elementos establecidos en el anexo IX. Cada Estado miembro notificará dichas políticas y medidas como parte de la actualización de sus planes nacionales integrados de energía y clima, sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes y los respectivos informes de situación notificados de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999.

6. Los Estados miembros animarán a las autoridades regionales y locales a elaborar planes locales de calefacción y refrigeración, al menos en los municipios con una población total de más de 50 000 habitantes. Dichos planes deberán, como mínimo:

a) basarse en la información y los datos proporcionados en las evaluaciones completas realizadas de conformidad con el apartado 1 y proporcionar una estimación y un desglose del potencial de aumento de la eficiencia energética, por ejemplo a través de la recuperación de calor residual, y del uso de las energías renovables para la calefacción y la refrigeración en esa zona concreta;

b) incluir una estrategia para aprovechar el potencial detectado a que se refiere el apartado 6, letra a);

c) haber sido elaborados con la participación de todas las partes interesadas regionales o locales pertinentes y garantizar la participación del público en general;

d) tener en cuenta las necesidades comunes de las comunidades locales y de múltiples unidades o regiones administrativas, tanto locales como regionales;

e) contemplar el seguimiento de los avances en la aplicación de las políticas y medidas que se hayan adoptado.

Los Estados miembros velarán por que se dé al público la oportunidad de participar en la preparación de los planes de calefacción y refrigeración, en la evaluación completa y en las políticas y medidas.

A tal fin, los Estados miembros elaborarán recomendaciones para ayudar a las autoridades regionales y locales a aplicar políticas y medidas en materia de calefacción y refrigeración energéticamente eficientes y basadas en energías renovables a nivel regional y local que utilicen el potencial detectado. Los Estados miembros apoyarán a las autoridades regionales y locales en todo lo posible y por cualquier medio, en particular mediante apoyo financiero y sistemas de apoyo técnico.

Artículo 24. Suministro de calefacción y refrigeración

1. A fin de aumentar la eficiencia energética primaria y la cuota de energías renovables en el suministro de calefacción y refrigeración, se considerará que un sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración es:

a) hasta el 31 de diciembre de 2025, todo sistema que utilice al menos un 50% de energías renovables, un 50% de calor residual, un 75% de calor cogenerado o un 50% de una combinación de estos tipos de energía y calor;

b) a partir del 1 de enero de 2026, todo sistema que utilice al menos un 50% de energías renovables, un 50% de calor residual, un 80% de calor cogenerado de alta eficiencia, o al menos una combinación de esa energía térmica entrante en la red cuya cuota de energías renovables sea de al menos el 5% y cuya cuota total de energías renovables, calor residual o calor cogenerado de alta eficiencia sea, como mínimo, del 50%;

c) a partir del 1 de enero de 2035, todo sistema que utilice al menos un 50% de energía renovable y calor residual, y cuya cuota de energías renovables sea, como mínimo, del 20%;

d) a partir del 1 de enero de 2045, todo sistema que utilice al menos un 75% de energía renovable y calor residual, y cuya cuota de energías renovables sea, como mínimo, del 40%;

e. a partir del 1 de enero de 2050, todo sistema que utilice exclusivamente energía renovable y calor residual, y cuya cuota de energías renovables sea, como mínimo, del 60%.

2. Los Estados miembros velarán por que, cuando se construya o renueve sustancialmente un sistema urbano de calefacción y refrigeración, este cumpla los criterios establecidos en el apartado 1 que resulten aplicables en el momento en que comience o continúe su funcionamiento tras la renovación. Además, los Estados miembros velarán por que, cuando se construya o se renueve sustancialmente un sistema urbano de calefacción y refrigeración, no aumente el uso de combustibles fósiles distintos del gas natural en las fuentes de calor existentes, en comparación con el consumo anual medio de los tres años naturales anteriores a su pleno funcionamiento antes de la renovación, y que ninguna nueva fuente de calor de dicho sistema utilice combustibles fósiles distintos del gas natural.

3. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de enero de 2025, y posteriormente cada cinco años, los gestores de todos los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración existentes con una producción total de energía superior a 5 MW y que no cumplan los criterios establecidos en el apartado 1, letras b) a e), elaboren un plan para aumentar la eficiencia energética primaria y las energías renovables. El plan incluirá medidas destinadas a lograr el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 1, letras b) a e), y deberá ser aprobado por la autoridad competente.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ **nuevo**

45. ⇒ A fin de evaluar la viabilidad económica de aumentar la eficiencia energética del suministro de calefacción y refrigeración, ~~Los~~ **los** Estados miembros velarán por que se efectúe un análisis de costes y beneficios ⇒ **a nivel de instalación,** ~~de acuerdo con el anexo X, IX, parte 2, si, después del 5 de junio de 2014~~ ⇒ **se proyectan por primera vez o se renueven sustancialmente las instalaciones siguientes** ~~:~~ **:**

~~a) se proyecta una nueva~~ **a) se proyecta una nueva** instalación térmica de generación de electricidad cuya potencia ~~térmica~~ ⇒ **energética** ~~total~~ ⇒ **media anual** ~~sea superior a 20~~ ⇒ **5** ~~MW,~~ **MW,** con el fin de evaluar los costes y los beneficios de adaptar el funcionamiento de la instalación a la cogeneración de alta eficiencia;

~~b) se lleva a cabo una renovación sustancial de una instalación térmica de generación de electricidad cuya potencia térmica total sea superior a 20 MW, con el fin de evaluar los costes y los beneficios de su conversión a la cogeneración de alta eficiencia;~~

~~c) se proyecta una instalación industrial cuya potencia térmica total sea superior a 20 MW y que genera calor residual en un nivel de temperaturas útil, o se lleva a cabo una renovación sustancial de dicho tipo de instalación con el fin de evaluar los costes y los beneficios de la utilización del calor residual para satisfacer una demanda justificada desde el punto de vista económico, inclusive mediante la cogeneración, y de la conexión de dicha instalación a una red de calefacción y refrigeración urbana;~~

~~d) se proyecta la construcción de una nueva red urbana de calefacción y refrigeración, o de una instalación nueva de producción de energía cuya potencia térmica total supere los 20 MW en una red urbana ya existente de calefacción o refrigeración, o vaya a renovarse sustancialmente dicha instalación, con el fin de evaluar los costes y los beneficios de la utilización del calor residual procedente de instalaciones industriales cercanas.~~

↓ nuevo

b) una instalación industrial cuya potencia energética total media anual sea superior a 5 MW, a fin de evaluar la utilización del calor residual dentro y fuera de la instalación;

c) una instalación de servicio cuya potencia energética total media anual sea superior a 5 MW, como las instalaciones de tratamiento de las aguas residuales y las plantas de GNL, a fin de evaluar la utilización del calor residual dentro y fuera de la instalación;

d) un centro de datos cuya potencia energética nominal total sea superior a 1 MW, a fin de evaluar los costes y beneficios de utilizar el calor residual para satisfacer la demanda económicamente justificable y de conectar esa instalación a una red urbana de calefacción y refrigeración o a un sistema urbano de refrigeración eficiente o basado en fuentes de energía renovables. El análisis tendrá en cuenta las soluciones del sistema de refrigeración que permitan eliminar o capturar el calor residual a un nivel de temperatura útil con una potencia energética auxiliar mínima.

A fin de evaluar el calor residual dentro de la instalación a efectos de lo dispuesto en las letras b) a d), podrán llevarse a cabo auditorías energéticas en consonancia con el anexo VI, en lugar del análisis de costes y beneficios establecido en el presente apartado.

↓ 2012/27/UE

⇒ nuevo

No se considerará renovación, a efectos de las ~~letras b), c) y d)~~ ⇒ **letras b) y c)** ⇐ del presente apartado, la instalación de equipo para la captura del dióxido de carbono producido en instalaciones de combustión con vistas a su almacenamiento geológico, tal como se contempla en la Directiva 2009/31/CE.

Los Estados miembros ~~podrán~~ ⇒ **deberán** ⇐ exigir que los análisis de costes y beneficios ~~contemplados en las letras c) y d)~~ se realicen en colaboración con las empresas responsables del funcionamiento de ~~las redes urbanas de calefacción y refrigeración~~ ⇒ **la instalación** ⇐.

56. Los Estados miembros podrán dispensar de lo dispuesto en el apartado 45 a:

a) las instalaciones de generación de electricidad de punta y de reserva previstas para operar durante menos de ~~4500~~ mil quinientas horas de funcionamiento al año como media móvil calculada a lo largo de cinco años, fundamentándose en un procedimiento de verificación que establecerán los Estados miembros y que garantice que se satisface este criterio de exención;

~~b) las centrales de energía nuclear;~~

be) las instalaciones que tienen que situarse cerca de un emplazamiento de almacenamiento geológico aprobado ~~por~~ con arreglo a la Directiva 2009/31/CE;

↓ *nuevo*

c) los centros de datos cuyo calor residual se utilice o vaya a utilizarse en un sistema urbano de calefacción o directamente para la calefacción de locales, la preparación de agua caliente sanitaria u otros usos en el edificio o grupo de edificios en que están situados.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

Los Estados miembros podrán asimismo dispensar a instalaciones concretas de lo dispuesto en el apartado 5, letras c) y d), estableciendo a tal efecto umbrales, expresados en forma de cantidad de calor residual útil disponible, demanda de calor o distancias entre las instalaciones industriales y las redes urbanas de calefacción.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las exenciones que adopten en virtud del presente apartado ~~a más tardar el 31 de diciembre de 2013, así como toda modificación ulterior de las mismas a partir de ese momento.~~

67. Los Estados miembros adoptarán criterios de autorización conforme a lo dispuesto en el artículo ~~87~~ de la Directiva ~~(UE) 2019/944~~(UE) 2009/72/CE, o criterios de autorización equivalentes, para:

a) tener en cuenta el resultado de la evaluación completa a que se refiere el apartado 13;

b) garantizar el cumplimiento de los requisitos del apartado 4; ~~5~~ 7

c) tener en cuenta el resultado del análisis de costes y beneficios previsto en el apartado ~~45~~.

~~78.~~ Los Estados miembros podrán dispensar a determinadas instalaciones concretas de la exigencia, a tenor de los criterios de autorización y permiso ~~aludidos en~~ a que se refiere el apartado ~~67~~, de aplicar opciones cuyos beneficios superen sus costes, cuando existan razones imperiosas de Derecho, propiedad o financiación que así lo requieran. En tales casos, el Estado miembro de que se trate presentará a la Comisión una notificación motivada de su decisión, en un plazo de tres meses desde la fecha de su adopción. ⇒ *La Comisión podrá emitir un dictamen sobre la notificación en un plazo de tres meses a partir de su recepción.* ⇐

~~89.~~ Los apartados ~~5, 6, 7 y 84~~, 5, 6 y 7 del presente artículo se aplicarán a las instalaciones a las que es aplicable la Directiva 2010/75/UE ~~sobre las emisiones industriales~~, sin perjuicio de los requisitos de dicha Directiva.

↓ *nuevo*

9. Los Estados miembros deberán recoger información sobre los análisis de costes y beneficios llevados a cabo de acuerdo con el apartado 4, letras a), b), c) y d), del presente artículo. Dicha información debe contener, como mínimo, los datos sobre las cantidades disponibles de suministro de calor y los parámetros de calor, el número de horas de funcionamiento previstas al año y la ubicación geográfica de las instalaciones. Dichos datos se publicarán con el debido respeto a su carácter potencialmente sensible.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

10. Basándose en los valores de referencia ~~armonizados~~ de eficiencia armonizados a los que se refiere el anexo ~~IIII~~, letra f), los Estados miembros se asegurarán de que el origen de la electricidad producida a partir de la cogeneración de alta eficiencia pueda garantizarse según criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios establecidos por cada Estado miembro. Se asegurarán también de que esta garantía de origen ~~cumple cumpla~~ los requisitos y ~~contiene contenga~~, al menos, la

información especificada en el anexo ~~XIX~~. Los Estados miembros reconocerán mutuamente sus garantías de origen, aceptándolas exclusivamente como prueba de la información a la que se refiere este apartado. Toda negativa a reconocer la validez como prueba de una garantía de origen, en particular por razones relacionadas con la prevención del fraude, deberá basarse en criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios. Los Estados miembros notificarán dicha negativa a la Comisión, junto con su justificación. En caso de negativa a reconocer una garantía de origen, la Comisión podrá adoptar una Decisión que obligue a aceptarla a la parte que deniegue el reconocimiento, atendiendo en particular a los criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios en que debe basarse dicho reconocimiento.

La Comisión estará facultada para revisar, mediante actos delegados en virtud del artículo ~~29~~23 de la presente Directiva, los valores de referencia ~~armonizados~~ de eficiencia armonizados establecidos en la ~~Decisión de Ejecución 2011/877/UE de la Comisión~~¹¹⁸ el Reglamento Delegado (UE) 2015/2402 de la Comisión¹¹⁹ basándose en la ~~Directiva 2004/8/CE~~, a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

11. Los Estados miembros se asegurarán de que cualquier ayuda disponible para la cogeneración ~~está~~ esté condicionada a que la electricidad se produzca a partir de cogeneración de alta eficiencia y el calor residual se utilice de manera efectiva para conseguir ~~ahorros~~ un ahorro de energía primaria. Las ayudas públicas a la cogeneración, a la generación de ~~calefacción urbana~~ sistemas urbanos de calefacción y a las redes urbanas de calefacción estarán sujetas, en su caso, a las normas sobre ayudas públicas.

Artículo ~~25~~15. Transformación, transporte y distribución de energía

1. ~~Los Estados miembros se asegurarán de que~~ las Las autoridades nacionales de regulación de la energía ~~tienen debidamente en cuenta la eficiencia energética~~ ⇒ deberán aplicar ~~⇒ el principio de «primero, la eficiencia energética», con arreglo al artículo 3 de la presente Directiva,~~ ⇒ en el desempeño de sus funciones reguladoras especificadas en las Directivas (UE) 2019/944~~2009/72/CE~~ y 2009/73/CE; por lo que atañe a sus decisiones sobre la explotación de la infraestructura de gas y electricidad ⇒ incluidas sus decisiones en materia de tarifas de red ~~⇒~~.

~~En particular, se asegurarán de que las autoridades nacionales de regulación, por medio del desarrollo de las tarifas de red y la reglamentación, en el marco de la Directiva 9442009/72/CE y teniendo en cuenta los costes y los beneficios de cada medida, aporten incentivos para que los operadores de redes pongan a disposición de los usuarios de la red servicios de sistema que les permitan aplicar medidas de mejora de la eficiencia energética en el contexto del despliegue continuo de redes inteligentes.~~

~~Tales servicios de sistema podrán ser determinados por el gestor de la red y no afectarán negativamente a la seguridad del sistema.~~

↓ nuevo

2. Los Estados miembros velarán por que los gestores de redes de transporte y distribución de gas y electricidad apliquen el principio de «primero, la eficiencia energética», de conformidad con el artículo 3 de la presente Directiva, en la planificación y el desarrollo de redes, así como en sus decisiones sobre inversiones. Teniendo en cuenta la seguridad del suministro y la integración del mercado, los Estados miembros velarán por que los gestores de redes de transporte y de distribución, en su intención de contribuir a mitigar el cambio climático, no inviertan en activos obsoletos. Las autoridades reguladoras nacionales deben proporcionar metodologías y orientaciones sobre cómo evaluar alternativas en el análisis de costes

118. ~~DO L 343 de 23.12.2011, p. 94.~~

119. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2402 de la Comisión, de 12 de octubre de 2015, por el que se revisan los valores de referencia de la eficiencia armonizados para la producción por separado de calor y electricidad, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y el Consejo, y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/877/UE de la Comisión (DO L 333 de 19.12.2015, p. 54).

y beneficios, analizando otros posibles beneficios, y, cuando se dispongan a aprobar, verificar o supervisar los proyectos presentados por los gestores de redes de transporte o de distribución, deben verificar que estos hayan aplicado el principio de «primero, la eficiencia energética».

3. Los Estados miembros velarán por que los gestores de redes de transporte y distribución cartografíen las pérdidas de la red y adopten medidas rentables para reducirlas. Los gestores de redes de transporte y distribución notificarán a la autoridad reguladora nacional de la energía esas medidas y el ahorro de energía que se prevé lograr mediante la reducción de las pérdidas de la red. Las autoridades reguladoras nacionales de la energía limitarán la posibilidad de que los gestores de redes de transporte y distribución recuperen las pérdidas de red evitables con cargo a las tarifas pagadas por los consumidores. Los Estados miembros velarán por que los gestores de transporte y distribución evalúen las medidas de mejora de la eficiencia energética con respecto a sus sistemas de transporte o distribución de gas o electricidad y mejoren la eficiencia energética en el diseño y funcionamiento de las infraestructuras. Los Estados miembros alentarán a los gestores de redes de transporte y distribución a desarrollar soluciones innovadoras para mejorar la eficiencia energética de los sistemas existentes mediante reglamentaciones basadas en incentivos.

4. Las autoridades reguladoras nacionales de la energía incluirán una sección específica sobre los progresos logrados en la mejora de la eficiencia energética en relación con el funcionamiento de la infraestructura de gas y electricidad en el informe anual que elaborarán con arreglo al artículo 59, letra l), de la Directiva (UE) 2019/944 y al artículo 41 de la Directiva 2009/73/CE. En esos informes, las autoridades reguladoras nacionales de la energía presentarán una evaluación de las pérdidas de la red que se hayan producido durante el funcionamiento de la infraestructura de gas y electricidad, las medidas aplicadas por los gestores de redes de transporte y distribución y, en su caso, formularán recomendaciones para mejorar la eficiencia energética.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

5. En lo tocante a la electricidad, los Estados miembros se asegurarán de que la reglamentación de la red y las tarifas de red cumplen los criterios del anexo ~~XII~~, teniendo en cuenta las orientaciones y códigos desarrollados en virtud del Reglamento (UE) 2019/943(CE) n.º 714/2009.

~~2. A más tardar el 30 de junio de 2015, los Estados miembros se asegurarán de que:~~

~~a) se efectúa una evaluación del potencial de eficiencia energética de su infraestructura de gas y electricidad, especialmente en lo que se refiere al transporte, la distribución, la gestión de la carga y la interoperabilidad, así como a la conexión a instalaciones de generación de energía, con inclusión de las posibilidades de acceso para los microgeneradores de energía;~~

~~b) se determinan medidas e inversiones concretas para la introducción en la infraestructura de red de mejoras de la eficiencia energética eficaces en cuanto a costes, con un calendario para su introducción.~~

↓ 2018/2002 artículo 1.11

~~2-bis. La Comisión elaborará una metodología común, antes del 31 de diciembre de 2020, una vez consultadas las partes interesadas correspondientes, para instar a los operadores de red a reducir las pérdidas, a adoptar un programa de inversión en infraestructuras eficiente energéticamente y en relación con el coste-eficacia, y a tener debidamente en cuenta la eficiencia energética y la flexibilidad de la red.~~

↓ 2012/27/UE

⇒ *nuevo*

63. Los Estados miembros podrán autorizar componentes de los regímenes y las estructuras de tarifas que tengan un objetivo social para el transporte y la distribución de energía por redes, siempre que los efectos perturbadores en el sistema de transporte y distribución se mantengan en el nivel mínimo necesario y no sean desproporcionados respecto al objetivo social.

~~74. Los Estados miembros ⇒ Las autoridades reguladoras nacionales ⇐ se asegurarán de que se suprimen supriman aquellos incentivos en las tarifas de transporte y distribución que menoscaben la eficiencia global (incluida la eficiencia energética) de la generación, transporte, distribución y suministro de electricidad ⇒ y gas ⇐ o que puedan obstaculizar la participación en la respuesta de la demanda, en los mercados de equilibrados y en la contratación de servicios auxiliares. Los Estados miembros velarán por que se incentive a los gestores de redes a mejorar la eficiencia en el diseño y el funcionamiento de la infraestructura y, dentro del marco de la Directiva 2009/72/CE, por que las tarifas permitan a los proveedores mejorar la participación de los consumidores en la eficiencia del sistema, con inclusión de la respuesta de la demanda y atendiendo a las circunstancias nacionales.~~

↓ 2019/944 artículo 70.5.a)

85. Los gestores de redes de transporte y los gestores de redes de distribución cumplirán los requisitos establecidos en el anexo XII.

↓ 2012/27/UE

⇒ *nuevo*

~~Los Estados miembros podrán facilitar, en particular, la conexión a la red de la electricidad de cogeneración de alta eficiencia producida mediante unidades de cogeneración a pequeña escala y unidades de microcogeneración. Si procede, los Estados miembros tomarán medidas para alentar a los gestores de las redes a adoptar un procedimiento sencillo de «instalación e información» para el establecimiento de unidades de microcogeneración, con vistas a simplificar y abreviar el procedimiento de autorización para particulares e instaladores.~~

~~6. A reserva de las exigencias relativas al mantenimiento de la fiabilidad y seguridad de la red, los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para asegurar que, siempre que resulte técnica y económicamente viable atendiendo al modo de funcionamiento de la instalación de cogeneración de alta eficiencia, los operadores de cogeneración de alta eficiencia puedan ofrecer servicios de equilibrado y otros servicios operacionales en el ámbito de los operadores de sistemas de transporte o de sistemas de distribución. Los operadores de sistemas de transporte y los de distribución garantizarán que tales servicios forman parte de un proceso de subasta de servicios que sea transparente, no discriminatorio y controlable.~~

9. En su caso, ~~los Estados miembros~~ ⇒ *las autoridades reguladoras nacionales* ⇐ podrán pedir a los ~~operadores~~ gestores de sistemas de transporte y a los ~~sistemas~~ de distribución que apoyen que la cogeneración de alta eficiencia se ubique cerca de las zonas de demanda ⇒ *de calor* ⇐ reduciendo los gastos de conexión al sistema y los cánones de utilización.

107. Los Estados miembros podrán permitir a los productores de electricidad generada por cogeneración de alta eficiencia que deseen conectarse a la red que convoquen una licitación para los trabajos de conexión.

119. A la hora de presentar informes de conformidad con la Directiva 2010/75/UE, y sin perjuicio de lo dispuesto en ~~su~~ artículo 9, apartado 2, ~~de la misma~~, los Estados miembros considerarán la posibilidad de incluir información sobre los niveles de eficiencia energética de las instalaciones dedicadas a la combustión de combus-

tibles con una potencia térmica nominal total igual o superior a 50 MW, a la luz de las mejores técnicas disponibles pertinentes desarrolladas con arreglo a la Directiva 2010/75/UE ~~y a la Directiva 2008/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación~~¹²⁰.

~~Los Estados miembros podrán animar a los titulares de las instalaciones a las que se refiere el párrafo primero a que mejoren su eficiencia operativa media anual neta.~~

Capítulo ~~VII~~IV. Disposiciones horizontales

Artículo ~~26~~16. Disponibilidad de sistemas de cualificación, acreditación y certificación

~~1. Cuando un Estado miembro considere que el nivel de competencia técnica, objetividad y fiabilidad es insuficiente, velará por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2014, se disponga o se tomen medidas para que se disponga de sistemas de certificación o acreditación o sistemas de cualificación equivalentes, incluidos, si fuera necesario, sistemas de formación adecuados, para los proveedores de servicios energéticos, auditorías energéticas, gestores energéticos e instaladores de los elementos de un edificio relacionados con la energía que se definen en el artículo 2, apartado 9, de la Directiva 2010/31/UE.~~

~~2. Los Estados miembros velarán por que los sistemas previstos en el apartado 1 aporten transparencia a los consumidores, sean fiables y contribuyan a los objetivos nacionales de eficiencia energética.~~

↓ nuevo

1. Los Estados miembros garantizarán que los profesionales dedicados a la eficiencia energética cuenten con un nivel de competencias adecuado, acorde con las necesidades del mercado. Los Estados miembros, en estrecha cooperación con los interlocutores sociales, velarán por que existan sistemas de certificación o sistemas de cualificación equivalentes, incluidos, cuando sea necesario, programas de formación adecuados, para los profesionales dedicados a la eficiencia energética, por ejemplo los proveedores de servicios energéticos, los proveedores de auditorías energéticas, los gestores de energía, los expertos independientes y los instaladores de elementos de un edificios con arreglo a la Directiva 2010/31/UE, y por que estos sean fiables y contribuyan a los objetivos nacionales de eficiencia energética y a los objetivos generales de descarbonización de la Unión Europea.

Los proveedores de sistemas de certificación o de sistemas de cualificación equivalentes, incluidos, en su caso, los programas de formación adecuados, deberán estar acreditados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008¹²¹.

2. Los Estados miembros velarán por que la certificación nacional o los sistemas de cualificación equivalentes, incluidos, en su caso, los programas de formación, tengan en cuenta las normas europeas o internacionales existentes.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

3. Los Estados miembros harán públicos los sistemas de certificación, ~~o acreditación o~~ los sistemas de cualificación equivalentes ⇒ ~~o los programas de formación adecuados~~ ⇐ mencionados en el apartado 1, y cooperarán entre sí y con la Comisión para comparar esos sistemas y facilitar su reconocimiento.

120. ~~DO L 24 de 29.1.2008, p. 8.~~

121. Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que los consumidores conozcan la existencia de ☒ los ☒ sistemas ~~de cualificación o de certificación~~, con arreglo a lo dispuesto en el artículo ~~27~~¹⁸, apartado 1.

↓ nuevo

4. Los Estados miembros evaluarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2024 y posteriormente cada cuatro años, si los sistemas garantizan el nivel necesario de competencias de los proveedores de servicios energéticos, los auditores energéticos, los gestores de energía, los expertos independientes y los instaladores de elementos de un edificio con arreglo a la Directiva 2010/31/UE, y pondrán esa evaluación y las recomendaciones basadas en ella a disposición del público.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 17. Información y formación

~~1. Los Estados miembros velarán por que la información sobre los mecanismos disponibles de eficiencia energética y sobre los marcos financieros y jurídicos sea transparente y se difunda amplia y activamente a todos los agentes del mercado interesados, como consumidores, constructores, arquitectos, ingenieros, auditores ambientales y energéticos e instaladores de los elementos de un edificio que se definen en la Directiva 2010/31/UE.~~

~~4. Los Estados miembros, con la participación de las partes interesadas, incluidas las autoridades locales y regionales, promoverán una información adecuada, acciones de sensibilización e iniciativas de formación con objeto de informar a los ciudadanos de las ventajas y la utilidad de adoptar medidas para mejorar la eficiencia energética.~~

Artículo ~~27~~¹⁸. Servicios energéticos

1. Los Estados miembros fomentarán el mercado de los servicios energéticos y facilitarán el acceso a este de las pymes ~~PYME~~:

a) difundiendo información clara y fácilmente accesible sobre:

ai) los contratos de servicios energéticos disponibles y las cláusulas que deben incluirse en tales contratos a fin de garantizar el ahorro de energía y el respeto de los derechos de los clientes finales;

bii) instrumentos financieros, incentivos, subvenciones ⇒ *fondos rotatorios, garantías, regímenes de seguros* ⇐ y préstamos en apoyo de los proyectos de servicios de eficiencia energética;

↓ nuevo

c) los proveedores de servicios energéticos disponibles que están cualificados o certificados, así como sus cualificaciones o certificaciones con arreglo al artículo 26;

d) las metodologías de seguimiento y verificación y los regímenes de control de calidad disponibles.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ nuevo

~~2.b) alentando~~ ☒ Los Estados miembros deben alentar ☒ la creación de etiquetas de calidad, por ejemplo por parte de asociaciones comerciales ⇒ *sobre la base de normas europeas o internacionales, según proceda* ⇐.

~~3.e) poniendo~~ ☒ Los Estados miembros pondrán ☒ a disposición del público y ~~actualizando~~ ☒ actualizarán ☒ periódicamente una lista de proveedores de servicios energéticos disponibles que estén cualificados o certificados, así como de sus cualificaciones o certificaciones con arreglo al artículo ~~26~~¹⁶, o ~~proporcionando~~ ☒ proporcionarán ☒ una interfaz en la que los proveedores de servicios energéticos puedan facilitar información;

↓ *nuevo*

4. Los Estados miembros alentarán a los organismos públicos a utilizar contratos de rendimiento energético para la renovación de grandes edificios. En el caso de las renovaciones de grandes edificios no residenciales con una superficie útil superior a 1 000 m², los Estados miembros velarán por que los organismos públicos evalúen la viabilidad de utilizar contratos de rendimiento energético.

Los Estados miembros podrán alentar a los organismos públicos a combinar los contratos de rendimiento energético con otros servicios energéticos, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

5.4) apoyando ☒ Los Estados miembros deben apoyar ☒ al sector público en la asunción de ofertas de servicios energéticos, en particular para la ~~reforma~~ renovación de edificios, por los siguientes medios:

ai) facilitando modelos de contrato para la contratación de rendimiento energético, que incluyan como mínimo los elementos enunciados en el anexo XIII, ☒ **y teniendo en cuenta las normas europeas o internacionales existentes, las directrices de licitación disponibles y la Guía sobre el tratamiento estadístico de los contratos de rendimiento energético en las cuentas públicas publicada por Eurostat;** ☒

bii) facilitando información sobre prácticas idóneas de contratación de rendimiento energético, que incluya, si se dispone de él, un análisis de costes y beneficios con un enfoque basado en el ciclo de vida;

↓ *nuevo*

c) poniendo a disposición del público una base de datos de los proyectos de contratación de rendimiento energético ejecutados y en curso, que debe indicar el ahorro de energía previsto y el ya logrado.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

62. Los Estados miembros respaldarán el correcto funcionamiento del mercado de servicios energéticos, ~~si procede, por~~ ☒ a través de ☒ los siguientes medios:

a) determinación y publicación de los puntos de contacto en los que los clientes finales pueden obtener la información mencionada en el apartado 1;

b) ~~adoptando medidas, en caso necesario, para eliminar~~ ☒ eliminando ☒ las barreras reglamentarias y no reglamentarias que impiden la celebración de contratos de rendimiento energético y otros modelos de servicios de eficiencia energética para la determinación o aplicación de medidas de ahorro de energía;

~~c) estudiando la creación o atribuyendo la función de un mecanismo independiente, como un defensor del pueblo, para garantizar la tramitación eficiente de las reclamaciones y la resolución extrajudicial de los litigios derivados de un contrato de servicios energéticos;~~

↓ *nuevo*

c) definiendo y promoviendo el papel de los órganos consultivos y los intermediarios independientes de mercado, incluidas las ventanillas únicas u otros mecanismos similares de apoyo, para estimular el desarrollo del mercado por el lado de la demanda y el lado de la oferta, y poniendo a disposición del público y de los agentes del mercado información sobre esos mecanismos de apoyo.

7. A fin de respaldar el correcto funcionamiento del mercado de los servicios energéticos, los Estados miembros deben establecer un mecanismo individual o designar a un defensor del pueblo para garantizar la tramitación eficiente de las reclamaciones y la resolución extrajudicial de los litigios derivados de los contratos de servicios energéticos y de rendimiento energético.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~d) *permitiendo que los intermediarios independientes de mercado desempeñen un papel en la estimulación del desarrollo del mercado por el lado de la demanda y el lado de la oferta.*~~

83. Los Estados miembros se asegurarán de que los distribuidores de energía, los gestores de redes de distribución y las empresas minoristas de venta de energía se ~~abstienen~~ abstengan de toda actividad que pueda obstaculizar la demanda y la prestación de servicios energéticos ~~u otras o de~~ medidas de mejora de la eficiencia energética, o bien pueda obstaculizar el desarrollo de mercados de tales servicios o la aplicación de tales medidas, de manera que no se pueda cerrar el mercado a los competidores o abusar de posición dominante.

Artículo ~~28~~20. Fondo ~~n~~Nacional de ~~e~~Eficiencia ~~E~~energética, financiación y apoyo técnico

1. Sin perjuicio de los artículos 107 y 108 del ~~⊠~~ TFUE ~~⊠~~ ~~Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea~~, los Estados miembros facilitarán el establecimiento de mecanismos de financiación o el recurso a los existentes, a fin de que se aprovechen al máximo en las medidas de mejora de la eficiencia energética las ventajas de la presencia de múltiples flujos de financiación ⇒ *y la combinación de subvenciones, instrumentos financieros y asistencia técnica* ⇐.

2. Si procede, la Comisión asistirá a los Estados miembros, directamente o a través de las instituciones financieras europeas, en el establecimiento de mecanismos de financiación y ~~planes de asistencia técnica~~ ⇒ *mecanismos de ayuda al desarrollo de proyectos a nivel nacional, regional o local* ⇐, con el fin de aumentar ⇒ *las inversiones en* ⇐ ~~la~~ eficiencia energética en diferentes sectores ⇒ *y de proteger y empoderar a los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, en particular mediante la perspectiva de igualdad, de forma que nadie se quede atrás* ⇐.

⇒ 3. *Los Estados miembros adoptarán medidas que garanticen que las entidades financieras ofrezcan los productos de préstamo para eficiencia energética, como las hipotecas y los préstamos verdes, garantizados y no garantizados, de forma generalizada y no discriminatoria, y que estos sean visibles y accesibles para los consumidores. Los Estados miembros adoptarán medidas para facilitar la aplicación de sistemas de financiación a través de facturas o de impuestos.* ⇐ Los Estados miembros ~~propiciarán la difusión de información a~~ ⇒ *garantizarán que* ⇐ los bancos y otras entidades financieras ~~⊠~~ reciban información sobre las oportunidades de participar en la financiación de las medidas de mejora de la eficiencia energética ~~⊠~~ ~~en cuanto a la posibilidad de participar~~, por ejemplo a través de la creación de asociaciones público-privadas, ~~en la financiación de medidas de mejora de la eficiencia energética.~~

43. La Comisión facilitará el intercambio de ~~buenas~~ las mejores prácticas entre las autoridades u organismos nacionales o regionales responsables, por ejemplo, mediante reuniones anuales de los organismos reguladores, bases de datos públicas con información sobre la aplicación de medidas por parte de los Estados miembros y comparaciones entre países.

↓ 2018/2002 artículo 1.12 (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~53-bis.~~ A fin de movilizar financiación privada para la aplicación de medidas de eficiencia energética y de renovación energética, conforme a la Directiva 2010/31/UE, la Comisión entablará un diálogo con instituciones financieras tanto privadas como públicas para determinar posibles medidas a adoptar.

~~63-ter.~~ Las medidas mencionadas en el apartado ~~43-bis~~ incluirán ~~lo siguiente~~ ~~⊠~~ los elementos siguientes ~~⊠~~:

a) movilizar inversiones de capital en eficiencia energética teniendo en cuenta las consecuencias más generales del ahorro de energía ~~para la gestión del riesgo financiero~~;

b) garantizar unos mejores datos de rendimiento en materia de energía y finanzas mediante:

i) un examen más profundo del modo en que las inversiones en eficiencia energética mejoran los valores de los activos subyacentes,

ii) un apoyo de estudios que evalúen la monetización de los beneficios no energéticos de las inversiones realizadas en eficiencia energética.

~~73~~-*quater*. Con objeto de movilizar financiación privada para la aplicación de medidas de eficiencia energética y de renovación energética, al aplicar la presente Directiva los Estados miembros deberán:

a) estudiar maneras de hacer un mejor uso de las auditorías energéticas con arreglo al artículo ~~118~~ para influir en la toma de decisiones;

b) hacer un uso óptimo de las posibilidades e instrumentos $\Rightarrow$ *disponibles con cargo al presupuesto de la Unión* $\Leftarrow$ propuestos en la iniciativa «Financiación Inteligente para Edificios Inteligentes» $\Rightarrow$ *y en la Comunicación de la Comisión titulada «Oleada de renovación»*. $\Leftarrow$.

~~83~~-*quinquies*. A más tardar el ~~1 de enero de 2020~~ $\Rightarrow$ *31 de diciembre de 2024* $\Leftarrow$, la Comisión proporcionará directrices a los Estados miembros $\Rightarrow$ *y a los agentes del mercado* $\Leftarrow$ acerca de cómo desbloquear la inversión privada.

$\Downarrow$ *nuevo*

Dichas directrices tendrán por objeto ayudar a los Estados miembros y a los agentes del mercado a desarrollar y llevar a cabo sus inversiones en eficiencia energética en los distintos programas de la Unión, y propondrán las soluciones y los mecanismos financieros adecuados, con una combinación de subvenciones, instrumentos financieros y ayuda al desarrollo de proyectos, para ampliar las iniciativas existentes y utilizar la financiación de la Unión como catalizador para impulsar y activar la financiación privada.

$\Downarrow$ 2012/27/UE (adaptado)

$\Rightarrow$ *nuevo*

~~94~~. Los Estados miembros podrán crear un Fondo ~~n~~Nacional de Eficiencia eEnergética. El objetivo de este Fondo será $\Rightarrow$ *aplicar las medidas de eficiencia energética, en particular las adoptadas con arreglo al artículo 8, apartado 3, y al artículo 22, con carácter prioritario entre los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, y* $\Leftarrow$ ~~respaldar las iniciativas~~ $\Rightarrow$ *aplicar medidas* $\Leftarrow$ nacionales de eficiencia energética $\Rightarrow$ *a fin de respaldar a los Estados miembros en el cumplimiento de sus contribuciones nacionales de eficiencia energética y las trayectorias indicativas a que se refiere el artículo 4, apartado 2. El Fondo Nacional de Eficiencia Energética podrá financiarse con los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión realizadas con arreglo al régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea en los sectores de la construcción y el transporte.* $\Leftarrow$

~~105~~. Los Estados miembros podrán autorizar ~~que~~ $\Rightarrow$ *a los organismos públicos a cumplir* $\Leftarrow$ las obligaciones previstas en el artículo ~~65~~, apartado 1, ~~se cubran~~ mediante contribuciones anuales al Fondo ~~N~~nacional de Eficiencia Eenergética, ~~de una cuantía equivalente a la de~~ $\boxtimes$ equivalentes a $\boxtimes$ las inversiones necesarias para el cumplimiento de dichas obligaciones.

~~116~~. Los Estados miembros podrán estipular que las partes obligadas puedan cumplir las obligaciones previstas en el artículo ~~97~~, ~~apartado 1~~, $\Rightarrow$ *apartados 1 y 4* $\Leftarrow$ contribuyendo anualmente a ~~un~~ Fondo ~~N~~nacional de Eficiencia Eenergética en una cuantía equivalente a las inversiones ~~que exijan~~ necesarias para el cumplimiento de dichas obligaciones.

~~127.~~ Los Estados miembros podrán emplear los ingresos que perciban de la asignación anual de emisiones conforme a la Decisión ~~non.~~^o 406/2009/CE para la creación de ~~mecanismos de financiación innovadores que lleven a la práctica el objetivo del artículo 65 de mejorar el rendimiento energético de los edificios~~ ⇒ financiación innovadora destinada a lograr mejoras de eficiencia energética ⇐.

Artículo ~~292~~¹. Factores de conversión ~~☒~~ y factores de energía primaria ~~☒~~

1. Para comparar ~~los ahorros energéticos y convertirlos~~ el ahorro de energía y convertirlo a una unidad comparable, se aplicarán los ⇒ *valores caloríficos netos del anexo VI del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión*¹²² y los *factores de energía primaria* ⇐ ~~factores de conversión~~ previstos en el ~~☒~~ apartado 2 ~~☒~~ ~~anexo IV~~, a menos que pueda justificarse el uso de otros ⇒ valores o ⇐ factores ~~de conversión~~.

⇓ nuevo

2. Cuando el ahorro de energía se calcule en términos de energía primaria utilizando un enfoque ascendente basado en el consumo final de esta energía, se aplicará un factor de energía primaria. 3. Para el ahorro en kWh de electricidad, los Estados miembros aplicarán un coeficiente para calcular con exactitud el ahorro de consumo de energía primaria resultante. Los Estados miembros aplicarán un coeficiente por defecto de 2,1, excepto si, con motivo de circunstancias nacionales justificables, deciden definir un coeficiente distinto con arreglo a su criterio.

4. Para el ahorro en kWh de otros vectores energéticos, los Estados miembros aplicarán un coeficiente para calcular con exactitud el ahorro de consumo de energía primaria resultante. 5. Cuando los Estados miembros establezcan su propio coeficiente para un valor por defecto previsto en la presente Directiva, los Estados miembros lo harán mediante una metodología transparente y sobre la base de las circunstancias nacionales que afecten al consumo de energía primaria. Las circunstancias deberán estar fundamentadas, ser verificables y basarse en criterios objetivos y no discriminatorios.

6. Cuando establezcan su propio coeficiente, los Estados miembros tendrán en cuenta la combinación energética incluida en sus planes nacionales integrados de energía y clima y los planes nacionales integrados de energía y clima siguientes, que han de ser notificados a la Comisión de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999. Si se desvían del valor por defecto, los Estados miembros deberán notificar a la Comisión el coeficiente que utilicen, así como el método de cálculo y los datos subyacentes, incluyéndolos en la actualización de sus planes nacionales integrados de energía y clima y sus planes nacionales integrados de energía y clima siguientes, con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999.

7. A más tardar el 25 de diciembre de 2022 y posteriormente cada cuatro años, la Comisión revisará el coeficiente por defecto sobre la base de los datos reales observados. Dicha revisión se realizará teniendo en cuenta sus efectos sobre otras normas del Derecho de la Unión, como la Directiva 2009/125/CE y el Reglamento (UE) 2017/1369.

122. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ **nuevo**

Capítulo ~~VII~~**IV**. Disposiciones finales

Artículo ~~3013~~**3123**. Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de ~~los artículos 7 a 11 bis y del artículo 18, apartado 3~~, ⇒ **la presente Directiva** ⇐ y adoptarán las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 5 de junio de 2014 ⇒ **a más tardar el [fecha de transposición]** ⇐ y le notificarán sin demora cualquier modificación de ~~las mismas~~ estas.

Artículo ~~3122~~**3122**. Actos delegados

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 3223 ~~con objeto de revisar~~ ☒ relativos a la revisión de ☒ los valores de referencia ~~armonizados~~ de eficiencia armonizados a los que se refiere el artículo 2414, apartado 10, párrafo segundo.

↓ 2018/2002 artículo 1.13 (adaptado)

2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 3223 ~~para modificar~~ ☒ para modificar o completar ☒ la presente Directiva a fin de adaptar al progreso técnico los valores, los métodos de cálculo, ~~el coeficiente~~ los coeficientes de energía primaria por defecto y los requisitos ☒ a que se refieren ☒ de ☒ el artículo 29 y ☒ los anexos ~~II, III, V, VII a XI y XIII I a V, VII a X y XII~~.

⇓ **nuevo**

3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 32, a fin de completar la presente Directiva mediante el establecimiento de un régimen común de la Unión destinado a evaluar la sostenibilidad de los centros de datos situados en su territorio, previa consulta a las partes interesadas pertinentes. El régimen establecerá la definición de los indicadores de sostenibilidad de los centros de datos y, de conformidad con el artículo 10, apartado 9, de la presente Directiva, definirá los umbrales mínimos de un consumo de energía significativo y establecerá los indicadores clave y la metodología para medirlos.

↓ 2012/27/UE

Artículo ~~3223~~**3122**. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

↓ 2018/2002 artículo 1.14.a)

⇒ **nuevo**

2. Los poderes para adoptar actos ~~los~~ delegados mencionados en el artículo 3122 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ~~24 de diciembre de 2018~~ ⇒ [fecha de publicación en el DO] ⇐. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

↓ 2012/27/UE

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 3122 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión

de revocació pondrà termini a la delegació de les poders que en ella se especifiquen. La decisió surtirà efecte al dia següent de la seva publicació en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una data posterior indicada en ~~ella la mateixa~~. No afectarà a la validesa de les actes delegades que ja estiguin en vigor.

↓ 2018/2002 article 1.14.b)

~~43-bis.~~ Abans de la adopció d'un acte delegat, la Comissió consultarà a les experts designats per cada Estat membre de conformitat amb els principis establerts en l'Acord interinstitucional ~~de 13 de abril de 2016~~ sobre la millora de la legislació, de 13 de abril de 2016²³.

↓ 2012/27/UE

~~54.~~ Tan aviat com la Comissió adopti un acte delegat ho notificarà simultàniament al Parlament Europeu i al Consell.

~~65.~~ Les actes delegades adoptades en virtut de l'article ~~31~~²² entraran en vigor únicament si, en un termini de dos mesos des de la seva notificació al Parlament Europeu i al Consell, ni el Parlament Europeu ni el Consell formulen objeccions o si, abans de l'extinció de dit termini, tant el un com l'altre informen a la Comissió de que no les formularan. El termini se prorrogarà dos mesos a iniciativa del Parlament Europeu o del Consell.

Article ~~33~~²⁴. Revisió i control de la aplicació

↓ 2018/2002 article 1.15.a)

~~14-bis.~~ En el context de l'informe sobre l'Estat de la Unió de la Energia, la Comissió informarà sobre el funcionament del mercat del carboni, de conformitat amb el disposat en l'article 35, apartat 1, i apartat 2, lletra c), del Reglament (UE) 2018/1999, tenint en compte els efectes de la aplicació de la present Directiva.

↓ 2012/27/UE (adaptat)

~~5. La Comissió revisarà si segueixen sent necessàries les possibilitats d'exenció disposades en l'article 14, apartat 6, per primera vegada, quan evalui el primer Pla nacional d'acció per a l'eficiència energètica, i a continuació cada tres anys. Quan, a raó de esta revisió, se ponga de manifest que algun dels criteris establerts per a la concessió d'exencions no pot ja justificarse habent en compte la disponibilitat de càrrega de calor i de les condicions reals de funcionament de les instal·lacions a les que se ha eximido, la Comissió proposarà les mesures oportunes.~~

↓ *nuevo*

2. A més tardar el 31 de octubre de 2025 y posteriormente cada cuatro años, la Comisión evaluará las medidas existentes para lograr un aumento de la eficiencia energética y la descarbonización de la calefacción y la refrigeración. La evaluación tendrá en cuenta:

a) la eficiencia energética y la evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en la calefacción y la refrigeración, incluidos los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración;

b) las interrelaciones entre las medidas adoptadas;

c) los cambios en la eficiencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero en la calefacción y la refrigeración;

d) las políticas y las medidas de eficiencia energética y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero existentes y previstas a nivel nacional y de la Unión Europea, y

23. ~~DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.~~

e) las medidas que los Estados miembros incluyeron en sus evaluaciones completas realizadas con arreglo al artículo 23, apartado 1, y notificadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1999.

La Comisión podrá proponer, cuando proceda, medidas para lograr la consecución de los objetivos de la Unión en materia de clima y energía.

↓ 2012/27/UE

~~36.~~ Los Estados miembros presentarán a la Comisión, antes del 30 de abril de cada año, estadísticas sobre la producción nacional de electricidad y calor a partir de cogeneración de alta y baja eficiencia, con arreglo a la metodología que se muestra en el anexo ~~III~~, en relación con la producción total ~~de generación~~ de electricidad y calor. También presentarán estadísticas anuales sobre la capacidad de cogeneración de calor y electricidad y los combustibles para cogeneración, así como sobre la producción y la capacidad de producción de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración ~~urbanas~~, en relación con la producción total y la capacidad total de generación de calor y electricidad. Los Estados miembros presentarán estadísticas sobre el ahorro de energía primaria conseguido mediante la aplicación de la cogeneración, con arreglo a la metodología que figura en el anexo ~~III~~.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

~~7. A más tardar el 30 de junio de 2014, la Comisión presentará la evaluación a la que se refiere el artículo 3, apartado 2, al Parlamento Europeo y al Consejo, acompañada, en caso necesario, de propuestas de nuevas medidas.~~

~~8. La Comisión evaluará la efectividad de la aplicación del artículo 6 a más tardar el 5 de diciembre de 2015, teniendo en cuenta los requisitos establecidos por la Directiva 2004/18/CE, y presentará un informe al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe irá acompañado, en su caso, de propuestas de nuevas medidas.~~

~~9. A más tardar el 30 de junio de 2016, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del artículo 7. El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para una o más de las finalidades siguientes:~~

~~a) cambiar la fecha última establecida en el artículo 67, apartado 1;~~

~~b) revisar los requisitos establecidos en el artículo 67, apartados 1, 2 y 3;~~

~~c) establecer requisitos comunes adicionales, especialmente en lo que se refiere a las cuestiones mencionadas en el artículo 7, apartado 7.~~

~~10. A más tardar el 30 de junio de 2018, la Comisión evaluará los avances obtenidos por los Estados miembros en la eliminación de las barreras reglamentarias y no reglamentarias a las que se refiere el artículo 19, apartado 1. Tal evaluación irá seguida, si se considera adecuado, de propuestas de nuevas medidas.~~

↓ 2018/2002 artículo 1.15.b) (adaptado)

⇒ *nuevo*

~~12. A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión evaluará la eficacia de la aplicación de la definición de pequeñas y medianas empresas a efectos del artículo 8, apartado 4, y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Tan pronto como sea posible una vez presentado dicho informe, la Comisión, en caso necesario, adoptará unas propuestas legislativas.~~

~~413.~~ A más tardar el 1 de enero de 2021, la Comisión llevará a cabo una evaluación del potencial de eficiencia energética de la conversión, la transformación, la transmisión, el transporte y ~~la distribución~~ el almacenamiento de la energía, y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe irá acompañado, en su caso, de propuestas legislativas.

~~544.~~ ☒ Sin perjuicio de cualquier modificación de las disposiciones sobre el mercado minorista de la Directiva 2009/79/CE y ☒ ~~A~~ a más tardar el 31 de diciem-

bre de 2021, ~~salvo si entretanto se han propuesto modificaciones a las disposiciones en materia de mercado minorista de la Directiva 2009/73/CE sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural,~~ la Comisión llevará a cabo una evaluación, sobre la que presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, de las disposiciones relativas a la medición, la facturación y la información al consumidor en relación con el gas natural, con el fin de igualarlas, en su caso, con las correspondientes disposiciones para la electricidad que figuran en la Directiva (UE) 2019/944 ~~2009/72/CE~~, a fin de aumentar la protección del consumidor y permitir que los clientes finales reciban información más frecuente, clara y actual sobre su consumo de gas natural y regulen su uso de la energía. Tan pronto como sea posible una vez presentado dicho informe, la Comisión, ~~en caso necesario~~ ☒ cuando proceda ☒, adoptará ~~unas~~ propuestas legislativas.

↓ 2018/2002 artículo 1.2 (adaptado)

~~64.~~ A más tardar el 31 de octubre de 2022, la Comisión evaluará si la Unión ha conseguido ~~sus objetivos principales~~ su objetivo principal en materia de eficiencia energética para 2020.

↓ 2018/2002 artículo 1.15.b)

⇒ *nuevo*

~~745.~~ A más tardar el 28 de febrero de ~~2024~~ ⇒ 2027 ⇐, y cada cinco años a partir de entonces, la Comisión evaluará la presente Directiva y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo.

Esa evaluación ~~incluira~~ determinará:

~~a) un examen de la posible necesidad de adaptar, después de 2030, los requisitos y el enfoque alternativo establecidos en el artículo 5;~~

~~a)~~ una evaluación de la eficacia general de la presente Directiva y de la necesidad de seguir adaptando la política de eficiencia energética de la Unión en función de los objetivos del Acuerdo de París de 2015 ~~sobre cambio climático siguiendo la 21.a Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático~~¹²⁴ y a la luz de la evolución económica y de la innovación;

↓ *nuevo*

b) los objetivos principales de la Unión en materia de eficiencia energética para el año 2030 establecidos en el artículo 4, apartado 1, con vistas a ajustar dichos objetivos al alza en caso de que se obtengan importantes reducciones de los costes a raíz de la evolución económica o tecnológica, o cuando resulte necesario para cumplir los objetivos de la Unión en materia de descarbonización para 2040 o 2050, o sus compromisos internacionales en la materia;

c) si los Estados miembros deben seguir logrando nuevos ahorros anuales, de conformidad con el artículo 8, párrafo primero, letra c), en los períodos de diez años posteriores a 2030;

d) si los Estados miembros deben seguir garantizando que al menos el 3% de la superficie total de los edificios con calefacción o refrigeración que son propiedad de organismos públicos se renueve cada año, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, con vistas a revisar el índice de renovación establecido en dicho artículo;

e) si los Estados miembros deben seguir obteniendo una proporción del ahorro de energía entre los clientes vulnerables, las personas afectadas por la pobreza energética y, en su caso, las personas que viven en viviendas sociales, de conformidad con el artículo 8, apartado 3, en los períodos de diez años posteriores a 2030;

f) si los Estados miembros deben seguir obteniendo una reducción de su consumo de energía final, de conformidad con el artículo 5, apartado 1.

124. ~~DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.~~

↓ 2018/2002 artículo 1.15.b)

Dicho informe irá acompañado, en su caso, de propuestas de nuevas medidas.

↓ 2012/27/UE (adaptado)

⇒ *nuevo*

Artículo 25. Plataforma en línea

~~La Comisión establecerá una plataforma en línea con el fin de favorecer la aplicación práctica de la presente Directiva a nivel nacional, regional y local. Mediante dicha plataforma, se dará apoyo al intercambio de experiencias sobre prácticas, análisis comparativos, actividades de trabajo en red, y prácticas innovadoras.~~

Artículo 3426. Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) ~~no~~^{n.º} 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) ~~no~~^{n.º} 182/2011.

Artículo 3528. Incorporación al Derecho nacional

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~la presente Directiva~~ ☒ los artículos [...] y los anexos [...] ☒ [artículos y anexos que hayan sido objeto de modificaciones de fondo respecto de la Directiva derogada] a más tardar el ~~⇒ [...] ⇐ 5 de junio de 2014.~~

~~No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros promulgarán las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas necesarios para dar cumplimiento al artículo 4, al artículo 5, apartado 1, párrafo primero, al artículo 5, apartados 5 y 6, al artículo 7, apartado 9, último párrafo, al artículo 14, apartado 6, al artículo 19, apartado 2, al artículo 24, apartado 1 y al artículo 24, apartado 2, así como al anexo V, punto 4, en las fechas que en ellos se señalan.~~

Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas ~~disposiciones~~ ☒ medidas ☒.

Cuando los Estados miembros adopten dichas ☒ medidas ☒ ~~disposiciones~~, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. ☒ Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. ☒ Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia ☒ y la formulación de dicha mención ☒.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3627. Modificaciones y derogacionesDerogación

~~1. Queda derogada la Directiva 2012/27/UE 2006/32/CE ☒, en su versión modificada por los actos enumerados en el anexo XV, parte A, con efecto ☒ a partir del ~~⇒ [...] ⇐ [el día siguiente a la fecha indicada en el artículo 35, apartado 1, párrafo primero] a partir del 5 de junio de 2014, excepto su artículo 4, apartados 1 a 4, y sus anexos I, III y IV, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros respecto al plazo fijado ☒ a los plazos fijados ☒ para su ☒ la ☒ incorporación al ordenamiento jurídico nacional ☒ de las Directivas mencionadas en el anexo XV, parte B ☒. El artículo 4, apartados 1 a 4, y los anexos I, III y IV de la Directiva 2006/32/CE quedan derogados con efecto a partir del 1 de enero de 2017.~~~~

~~Queda derogada la Directiva 2004/8/CE con efecto a partir del 5 de junio de 2014, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros respecto al plazo fijado para su incorporación al ordenamiento jurídico nacional.~~

Las referencias a las Directivas 2006/32/CE y 2004/8/CE ☒ derogadas ☐ se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el del anexo XVIXV.

~~2. Queda derogado el artículo 9, apartados 1 y 2, de la Directiva 2010/30/UE, con efecto a partir del 5 de junio de 2014.~~

~~3. La Directiva 2009/125/CE se modifica como sigue:~~

~~1) Se inserta el considerando siguiente:~~

~~«(35 bis) La Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios¹²⁵, exige que los Estados miembros establezcan requisitos de rendimiento energético para los elementos de los edificios que formen parte de la envolvente del edificio, y requisitos del sistema en relación con la eficiencia energética general, la instalación correcta y el dimensionado, control y ajuste adecuados de las instalaciones técnicas presentes en los edificios existentes. Es compatible con los objetivos de la presente Directiva que, en determinadas circunstancias, esos requisitos puedan limitar la instalación de productos relacionados con la energía que se ajusten a lo dispuesto en la presente Directiva y sus medidas de aplicación, a condición de que esos requisitos no constituyan una barrera injustificada al comercio.~~

~~2) En el artículo 6, apartado 1, se añade la siguiente frase al final:~~

~~«Lo anterior se entiende sin perjuicio de los requisitos de rendimiento energético y de los requisitos del sistema que fijen los Estados miembros con arreglo al artículo 4, apartado 1, y al artículo 8 de la Directiva 2010/31/UE.».~~

Artículo ~~37~~29. Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

☒ Los artículos [...] y los anexos [...] [artículos y anexos que no se modifiquen con respecto a la Directiva derogada] serán aplicables a partir del [...] [el día siguiente a la fecha indicada en el artículo 35, apartado 1, párrafo primero]. ☐

Artículo ~~38~~30. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente, la presidenta

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

125. ~~DO L 153 de 18.6.2010, p. 43.~~

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell

295-00028/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15266 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 559 final] [COM(2021) 559 final anexos] [2021/0223 (COD)] {SEC(2021) 560 final} {SWD(2021) 631 final} {SWD(2021) 632 final} {SWD(2021) 637 final} {SWD(2021) 638 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 559 final, 2021/0223 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} - {SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

La presente propuesta se refiere a la creación de un nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. El nuevo Reglamento derogará la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹.

1.1. Razones y objetivos de la propuesta

La movilidad y el transporte son esenciales para todo aquel que vive en Europa y para la economía europea en su conjunto. La libre circulación de personas y

¹ DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

mercancías a través de las fronteras interiores de la Unión Europea es una libertad fundamental de esta última y de su mercado único. La movilidad reporta muchos beneficios socioeconómicos a la población y las empresas europeas, pero también repercute cada vez más en el medio ambiente, en particular debido al aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica local, que afectan a la salud y el bienestar de las personas.

En diciembre de 2019, la Comisión adoptó la Comunicación relativa al Pacto Verde Europeo². El Pacto Verde Europeo insta a reducir el 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte. La finalidad es que la Unión se convierta en una economía climáticamente neutra de aquí a 2050, al tiempo que se trabaja para alcanzar el objetivo de contaminación cero. En septiembre de 2020, la Comisión adoptó su propuesta de Ley Europea del Clima para reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030 con respecto a 1990 y encauzar a Europa por la senda de la responsabilidad para que llegue a ser climáticamente neutra de aquí a 2050³. La Comunicación que lleva por título «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»⁴ señala la pertinencia de aplicar un enfoque holístico para la planificación local y a gran escala de la infraestructura y la necesidad de contar con una instalación adecuada de infraestructura para los combustibles alternativos que fomente la transición hacia un parque automovilístico de emisiones casi nulas de aquí a 2050. El 21 de abril de 2021, el Consejo y el Parlamento alcanzaron un acuerdo político provisional sobre la Ley Europea del Clima.

En diciembre de 2020, la Comisión adoptó la Comunicación titulada «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente»⁵. Dicha Estrategia sienta las bases para que el sistema de transporte de la Unión pueda lograr esta transformación y establece hitos concretos para mantener el rumbo del sistema de transporte hacia un futuro inteligente y sostenible. El sector del transporte sigue dependiendo enormemente de los combustibles fósiles. Impulsar la adopción de vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en todos los modos de transporte es un objetivo prioritario cuando se intenta que todos los modos de transporte sean más sostenibles.

La creciente implantación y utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos debe ir acompañada de la creación de una red global de infraestructura de recarga y repostaje distribuida de manera equilibrada desde un punto de vista geográfico, que permita la adopción generalizada de vehículos de emisión cero y de baja emisión en todos los modos de transporte. En los mercados de turismo en particular, la gran mayoría de los consumidores solo se pasarán a los vehículos de emisión cero una vez que estén seguros de poder recargar o repostar sus vehículos en cualquier lugar de la Unión y con la misma facilidad con la que lo hacen actualmente con los vehículos de combustible convencional. Es importante que ninguna región o territorio de la Unión se quede atrás y que las disparidades regionales en la implantación de la infraestructura para los combustibles alternativos se aborden adecuadamente en la formulación y ejecución de los marcos de acción nacionales.

La Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (en lo sucesivo, «la Directiva»), establece un marco de medidas comunes para la implantación de esta infraestructura en la Unión. Exige a los Estados miembros que adopten marcos de acción nacionales para el establecimiento de mercados de combustibles alternativos y garanticen la creación de un número adecuado de puntos de recarga y repostaje de acceso público, en particular para permitir la libre circulación transfronteriza de tales vehículos y buques en la

2. COM(2019) 640 final.

3. COM(2020) 563 final.

4. COM(2020) 562 final.

5. COM(2020) 789 final.

red RTE-T. La Comisión, en su reciente informe sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, señaló algunos avances en la implementación de la Directiva⁶. Sin embargo, las deficiencias en el marco de actuación vigente también son claramente visibles: al no existir una metodología detallada y vinculante para el cálculo de objetivos y la adopción de medidas por parte de los Estados miembros, el nivel de ambición en la fijación de objetivos y en las políticas de apoyo implantadas varía enormemente de un Estado miembro a otro. El informe concluye que no existe una red integral y completa de infraestructura para los combustibles alternativos que se extienda por toda la Unión. Asimismo, el Tribunal de Cuentas Europeo, en su Informe Especial sobre la infraestructura de recarga, señala que siguen existiendo obstáculos para desplazarse por la UE en vehículos eléctricos y que es necesario acelerar la implantación de infraestructura de recarga en la Unión⁷.

La Comisión ha llevado a cabo una evaluación *ex post* de la Directiva⁸. En dicha evaluación, la Comisión ha llegado a la conclusión de que la Directiva no es adecuada para contribuir a alcanzar la mayor ambición climática fijada para 2030. Uno de los problemas principales es que, por término medio, la planificación de la infraestructura por parte de los Estados miembros carece del nivel necesario de ambición, consistencia y coherencia, lo que da lugar a una infraestructura insuficiente y distribuida de manera desigual. Persisten otros problemas de interoperabilidad con respecto a las conexiones físicas, y han surgido nuevos problemas en relación con las normas relativas a la comunicación, como el intercambio de datos entre las distintas partes que intervienen en el ecosistema de la electromovilidad. Por último, hay una falta de transparencia en materia de información al consumidor y de sistemas de pago comunes, lo que limita la aceptación por parte de los usuarios. Si la Unión no adopta nuevas medidas, es probable que esta ausencia de infraestructura de recarga y repostaje interoperable y fácil de utilizar se convierta en un obstáculo para el necesario crecimiento del mercado de los vehículos, buques y, en el futuro, aeronaves de emisión cero y de baja emisión.

La presente propuesta forma parte del conjunto general de iniciativas interrelacionadas adoptadas en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55». Dichas iniciativas corresponden a las acciones necesarias en todos los sectores de la economía para complementar los esfuerzos nacionales por alcanzar la mayor ambición climática fijada para 2030, descrita en el programa de trabajo de la Comisión para 2021⁹.

Esta iniciativa tiene por objeto garantizar la disponibilidad y la facilidad de uso de una red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos en toda la Unión. Todos los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos (incluidos los buques y las aeronaves) deben poder desplazarse fácilmente por la Unión utilizando infraestructura clave, como autopistas, puertos y aeropuertos. Estos son los objetivos específicos: i) garantizar una infraestructura mínima que contribuya a la necesaria adopción de vehículos que utilizan combustibles alternativos en todos los modos de transporte y en todos los Estados miembros, a fin de cumplir los objetivos climáticos de la Unión; ii) garantizar la plena interoperabilidad de la infraestructura; y iii) garantizar una información completa al usuario y unas opciones de pago adecuadas.

Para lograr el objetivo del Pacto Verde Europeo relativo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y el desarrollo de un mercado común del transporte en la Unión, es necesaria la plena conectivi-

6. COM(2021) 103 final.

7. Tribunal de Cuentas Europeo (2021): Informe Especial 05/2021: «Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos: Hay más estaciones de recarga, pero su implantación desigual complica los desplazamientos por la UE».

8. SWD(2021) 637 final, «Evaluación de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos».

9. COM(2020) 690 final.

dad y que los usuarios puedan disfrutar de un servicio sin interrupciones a lo largo de toda la red europea de transporte con vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión. Para ello, a su vez, es necesario contar con un volumen suficiente de infraestructura que sea plenamente interoperable a través de las fronteras. Solo con un marco legislativo europeo común se pueden alcanzar estos objetivos. Esta iniciativa contribuirá al desarrollo y la implantación coherentes y consistentes de parques automovilísticos, infraestructura de recarga y repostaje e información y servicios al usuario.

1.2. Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente iniciativa es coherente con las demás iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55». Esta iniciativa complementa, en particular: i) los Reglamentos por los que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos¹⁰, así como para los vehículos pesados nuevos¹¹; y ii) la propuesta legislativa relativa al establecimiento de nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos después de 2020, que también forma parte del paquete de medidas «Objetivo 55»¹². Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ dan un fuerte impulso a la implantación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, creando así también demanda de infraestructura para los combustibles alternativos. La presente iniciativa hará posible esta transición, al garantizar la existencia de suficiente infraestructura pública de recarga y repostaje para los vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados.

La presente iniciativa también mantiene una estrecha sinergia con la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables¹³, el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (iniciativa «RefuelEU Aviation»)¹⁴ y la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo (iniciativa «FuelEU Maritime»)¹⁵, que establecen obligaciones sobre la oferta y la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el transporte. Todos estos instrumentos promueven el aumento de la oferta o la demanda de combustibles alternativos sostenibles en uno o varios modos de transporte.

Por lo que respecta al transporte acuático, esta iniciativa responde al requisito claro del Pacto Verde Europeo de obligar a los buques atracados a utilizar la electricidad en puerto. Complementa totalmente la iniciativa «FuelEU Maritime», al garantizar que en los puertos se instale un suministro suficiente de electricidad en puerto para suministrar electricidad mientras los buques de pasaje (incluidos los buques de pasaje de transbordo rodado, las naves de pasaje de gran velocidad y los buques de crucero) y los portacontenedores están atracados, y dar cabida a la demanda de gases descar-

10. Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

11. Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

12. COM(2021) 556 final. 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.

13. Directiva (UE) 2018/2001.

14. COM(2021) 561, propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible.

15. COM(2021) 562, propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo.

bonizados [es decir, el bio-GNL y los combustibles gaseosos sintéticos (biogás)]. En el caso de los buques de pasaje, las distintas categorías de barcos difieren en cuanto a sus características de demanda de energía cuando están atracados, lo que hace que en los puertos las necesidades en materia de inversión sean diferentes. Esto debe combinarse con las diferentes características operativas de los puertos, incluidas la disposición y las terminales. Por este motivo, se hace una nueva distinción con respecto a la iniciativa «FuelEU Maritime» entre los buques de pasaje, y se establecen dos categorías: la de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad, y la del resto de buques de pasaje, en particular los buques de crucero. Por tanto, junto con la iniciativa «FuelEU Maritime», esta iniciativa contribuye a salir del círculo vicioso que se ha creado, según el cual la escasísima demanda por parte de los armadores de buques para conectarse a la red eléctrica cuando están atracados ha hecho que para los puertos sea menos atractivo invertir en electricidad en puerto. Existe el riesgo de que la introducción limitada de suministro de electricidad en puerto perturbe las condiciones de competencia equitativas entre los puertos, en particular para los primeros inversores, ya que los buques no equipados para ello podrían desviar su rumbo. Por consiguiente, es importante establecer requisitos mínimos para los puertos marítimos en toda la red RTE-T.

Esta iniciativa también complementa la iniciativa «ReFuelEU Aviation». Completa el esfuerzo de esta última en favor de los combustibles de aviación sostenibles, que en su mayoría no requieren una infraestructura de repostaje diferenciada, con disposiciones relativas al suministro de electricidad para todas las aeronaves estacionadas, apoyando así la descarbonización del sector de la aviación.

Junto con la propuesta legislativa, la Comisión abordará la necesidad de llevar a cabo actividades adicionales de investigación e innovación (I+i), en particular a través de la asociación coprogramada para el transporte acuático sin emisiones, propuesta por la Plataforma Tecnológica Waterborne en el marco de Horizonte Europa, la empresa común Clean Sky 2 y la empresa común Clean Hydrogen, que trabaja en sinergia con estas dos asociaciones de transporte.

Esta iniciativa también es coherente con la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Su objetivo es garantizar que la ausencia de infraestructura de recarga y repostaje no obstaculice el aumento global de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector del transporte cuando necesiten una infraestructura distinta. A nivel de la Unión, no existe ningún instrumento equivalente a la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos que pueda garantizar la implantación de una infraestructura de recarga y repostaje de acceso público en todos los modos de transporte de manera similar. Esta iniciativa también está estrechamente vinculada a la próxima propuesta de revisión del Reglamento sobre las orientaciones para la red Transeuropea de Transporte¹⁶. La revisión prevista de dicho Reglamento se basará en la infraestructura para los combustibles alternativos ya implantada por medio de proyectos individuales en los corredores de la RTE-T, y la complementará. Mediante el establecimiento sistemático de referencias cruzadas a las disposiciones de esta iniciativa, la revisión del Reglamento garantizará una cobertura suficiente de las redes básica y global de la RTE-T.

Al garantizar la existencia de la infraestructura necesaria para los buques y vehículos de emisión cero y de baja emisión, esta iniciativa también complementará otro conjunto de iniciativas que conforman el paquete de medidas «Objetivo 55» y que estimulan la demanda de tales vehículos fijando señales de precios que tienen en cuenta las externalidades climáticas y ambientales de los combustibles fósiles; dichas iniciativas son la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión¹⁷ y la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía¹⁸.

16. Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

17. Directiva 2003/87/CE.

18. Directiva 2003/96/CE.

1.3. Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente iniciativa debe funcionar en sinergia con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios¹⁹, que aborda la infraestructura de recarga privada por medio de requisitos para la implantación de infraestructura de recarga en los edificios. La relación entre la infraestructura de recarga pública y privada se aborda de manera exhaustiva en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa.

Al garantizar la existencia de la infraestructura necesaria para los buques y vehículos de emisión cero y de baja emisión, esta iniciativa también complementará los esfuerzos en materia de tarificación vial, que también pretenden estimular la demanda de tales vehículos. El objetivo aquí es tener en cuenta más adecuadamente las externalidades climáticas y ambientales de los combustibles fósiles, como ya se intentó en la Directiva del eurodistintivo²⁰, también en curso de revisión actualmente.

Otro instrumento cuyo objetivo es acelerar la implantación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión es la Directiva sobre vehículos limpios²¹. Una mayor disponibilidad de infraestructura y un despliegue más rápido de los vehículos de emisión cero y de baja emisión facilitarán indirectamente la implantación de vehículos limpios en los parques móviles públicos. Sin embargo, los parques móviles públicos (especialmente las flotas de autobuses) suelen disponer de sus propios puntos de recarga y repostaje, más que recurrir a infraestructura de acceso público. La interacción con la Directiva tiene lugar principalmente por medio de la normalización para garantizar la interoperabilidad.

La implantación de un número mayor de vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno en el parque automovilístico de la Unión también es una parte importante de la estrategia del hidrógeno²² y la estrategia para la integración del sistema energético inteligente²³ de la Comisión; la disponibilidad insuficiente de la infraestructura correspondiente para los vehículos podría poner en peligro estas aspiraciones.

Al facilitar la implantación de un número creciente de vehículos de emisión cero y de baja emisión, la presente iniciativa también contribuye al objetivo de contaminación cero del Pacto Verde Europeo, ya que complementa las normas sobre emisiones contaminantes Euro 6 (para turismos y furgonetas)²⁴ y Euro VI (para autobuses y camiones)²⁵, que fijan los límites de emisiones para todos los vehículos.

Por último, esta iniciativa funciona en conjunción con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes²⁶, en relación con la cual la Comisión tiene la intención de presentar una propuesta de reexamen más adelante este año, y sus actos delegados, en particular el Reglamento Delegado sobre los servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión²⁷. La rápida evolución del entorno de datos para los combustibles alternativos hace necesario que esta iniciativa especifique los tipos de datos pertinentes que deben suministrarse, en sinergia con el marco general establecido en la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes.

Horizonte Europa es el principal programa de financiación de la Unión para la investigación y la innovación²⁸. Aborda el cambio climático, ayuda a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas e impulsa la competitividad y el crecimiento de la Unión. El Clúster 5, Clima, Energía y Movilidad, tiene por objeto luchar contra el cambio climático haciendo que los sectores de la energía

19. Directiva 2010/31/UE.

20. Directiva 1999/62/CE.

21. Directiva (UE) 2019/1161.

22. COM(2020) 301 final.

23. COM(2020) 299 final.

24. Reglamento (CE) n.º 715/2007.

25. Reglamento (CE) n.º 595/2009.

26. Directiva 2010/40/UE.

27. Reglamento Delegado (UE) 2015/962.

28. https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

y el transporte sean más respetuosos con el clima y el medio ambiente, más eficientes y competitivos, más inteligentes, más seguros y más resilientes. La investigación y la innovación europeas pueden impulsar, recorrer y acelerar la agenda transformadora del Pacto Verde, fijando la dirección, poniendo a prueba soluciones y demostrándolas, afrontando compromisos y garantizando que la estrategia sea coherente, innovadora y basada en datos. Las asociaciones para el transporte por carretera sin emisiones (2Zero), para la movilidad conectada, cooperativa y automatizada (CCAM), en favor de una cadena de valor industrial europea para las baterías (Bat4EU), para el hidrógeno limpio, para una transición hacia una energía limpia y para impulsar las transiciones urbanas hacia un futuro sostenible desempeñarán un papel clave a la hora de lograr una movilidad climáticamente neutra y respetuosa con el medio ambiente. La misión de Horizonte Europa sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras²⁹ es apoyar e impulsar a cien ciudades europeas en su transformación sistémica hacia la neutralidad climática de aquí a 2030, y darlas a conocer.

La política de cohesión desempeñará un papel fundamental a la hora de ayudar a todas las regiones en su transición hacia una Europa más verde y climáticamente neutra. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Fondo de Cohesión están disponibles para financiar la inversión en innovación e implantación, en particular en los Estados miembros y regiones menos desarrollados. La política de cohesión brindará apoyo a un sistema de transporte sostenible, inteligente y resiliente que abarque todos los modos de transporte y todos los niveles del sistema de transporte, en consonancia con los requisitos y prioridades específicos establecidos en los programas nacionales y regionales.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

2.1. Base jurídica

A fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la prerrogativa de la Unión de adoptar disposiciones relativas a la política común de transportes, título VI (artículos 90 a 91), y a las redes transeuropeas, título XVI (artículos 170 a 171). Teniendo presente este marco jurídico, la acción de la Unión permite mejorar la coordinación de la implantación uniforme y generalizada de la infraestructura para los combustibles alternativos, en lugar de depender únicamente de los Estados miembros. De este modo, se facilita el desplazamiento por toda la Unión en vehículos que utilizan combustibles alternativos tanto de usuarios individuales como de empresas. Se contribuye asimismo a evitar que la ausencia de infraestructura para los combustibles alternativos, o su implantación desigual, se convierta en un posible obstáculo para la realización del mercado interior o disuada a la industria del automóvil de producir vehículos de emisión cero y de baja emisión.

Para el cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo relativos a la reducción de las emisiones procedentes del transporte (corroborados por la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente) es necesario un aumento sustancial de los vehículos y buques de emisión cero y de baja emisión, lo que no ocurrirá si no se implanta una red coherente y completa de infraestructura para los combustibles alternativos plenamente interoperable que permita viajar por toda la Unión en un vehículo que utiliza combustibles alternativos. Como se señaló cuando se adoptó la Directiva vigente, los Estados miembros por separado no pueden desarrollar adecuadamente esta red, sino que es necesaria la intervención de la Unión.

2.2. Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El valor añadido que aporta la Unión con esta intervención en términos de eficacia, eficiencia y sinergias se pone de relieve en la evaluación de la Directiva vigente,

²⁹ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

así como en la evaluación de los informes nacionales de ejecución presentados por los Estados miembros. La evaluación puso de manifiesto que el desarrollo de un marco común de la Unión ha contribuido en cierta medida a evitar la fragmentación. Dicho marco ha impulsado el desarrollo de políticas nacionales para implantar una infraestructura para los combustibles alternativos en todos los Estados miembros y ha contribuido a la creación de unas condiciones de competencia más equitativas en el sector. Mediante el fomento de la interoperabilidad, la adopción de las normas técnicas pertinentes y el establecimiento de objetivos con plazos similares, la actuación a nivel de la Unión ha supuesto un ahorro de costes y una mejora de la relación calidad-precio, al facilitar las economías de escala, evitar la duplicación de esfuerzos y recursos y proporcionar inversiones de fondos en infraestructura. La implementación de la Directiva (y sus actividades de apoyo) ha facilitado la cooperación y el intercambio de información sobre combustibles alternativos entre la industria pertinente y los agentes públicos. Sin la Directiva, probablemente no existiría tal cooperación.

Sin la intervención de la Unión, sería muy improbable implantar en todos los Estados miembros una red coherente y completa de infraestructura para los combustibles alternativos plenamente interoperable que garantice la posibilidad de viajar por toda la Unión en un vehículo que utiliza combustibles alternativos. Esto, a su vez, es un requisito previo para la adopción de tales vehículos en toda la Unión, lo que resulta de suma importancia para que esta alcance su mayor ambición climática fijada para 2030.

2.3. Proporcionalidad

Conforme al principio de proporcionalidad, esta propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados. Todas las medidas se consideran proporcionadas por lo que respecta a sus repercusiones, como se demuestra en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa³⁰. La intervención propuesta establece más requisitos vinculantes para los Estados miembros que garantizan la adopción de suficiente infraestructura de acceso público para la recarga y el repostaje de vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión. Esto es necesario para que la Unión alcance su mayor ambición climática y energética fijada para 2030 y cumpla el objetivo general de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, objetivo que se refleja, entre otras cosas, en las normas de CO₂ para turismos y furgonetas y en la conectividad transfronteriza para tales vehículos en las redes básica y global de la RTE-T.

La experiencia adquirida con la implementación de la Directiva vigente pone de manifiesto la necesidad de esta intervención revisada. La implementación de la Directiva vigente está dando lugar a un despliegue desigual de la infraestructura en los Estados miembros, que no ayuda a la red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos que se necesita. Esto ha quedado plenamente demostrado en el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos³¹, y en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa. La naturaleza y el alcance del problema son similares en todos los Estados miembros, y hay pruebas de la necesidad y el valor añadido resultante de garantizar la conectividad transfronteriza de los vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión, lo que justifica debidamente la acción de la Unión.

La presente iniciativa crea un marco de actuación estable y transparente que ayuda a crear mercados abiertos y competitivos, estimulando así la inversión en in-

30. SWD(2021) 631, «Evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE».

31. COM(2021) 103 final.

fraestructura de recarga y repostaje en todos los modos de transporte. Establece un mínimo común en el que los mercados pueden basarse para empezar a suministrar nueva infraestructura en respuesta a la demanda de vehículos por parte de los mercados, sobre la base de un mecanismo objetivo claro y transparente aplicable en toda la Unión.

2.4. Elección del instrumento

Si bien el resultado de la evaluación de impacto fue que una directiva era la opción preferida, la Comisión ha optado por proponer un reglamento. La elección de un reglamento garantiza un avance rápido y coherente hacia una red densa y generalizada de infraestructura de recarga plenamente interoperable en todos los Estados miembros. Esta decisión se justifica sobre todo por la necesidad de que se cumplan rápidamente y de manera coherente los objetivos nacionales de implantación mínima basados en el parque automovilístico, establecidos a nivel de los Estados miembros, y los objetivos obligatorios basados en la distancia, a lo largo de la red RTE-T, ya que los primeros objetivos propuestos tendrían que alcanzarse de aquí a 2025. Con este calendario, construir una red suficientemente densa y generalizada de infraestructura de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero y de baja emisión en toda la Unión al mismo ritmo y en las mismas condiciones es ahora de gran importancia para contribuir a la muy necesaria adopción acelerada de vehículos de emisión cero y de baja emisión por parte del mercado. Para ello es necesario ya en los años anteriores a 2025 que los Estados miembros elaboren y desarrollen planes y medidas para alcanzar los objetivos. Un nuevo reglamento establece obligaciones claramente vinculantes y directamente aplicables para los Estados miembros a nivel nacional, garantizando al mismo tiempo su aplicación y ejecución coherentes y oportunas a escala de la Unión. Evita el riesgo de retrasos e incoherencias en los procesos nacionales de transposición, creando así unas condiciones de competencia equitativas claras para los mercados, lo que contribuirá al despliegue de infraestructura de recarga y repostaje a escala de la Unión. Un reglamento establece un mecanismo de gobernanza más sólido para seguir los avances de los Estados miembros en la consecución de los objetivos y permite a estos establecer los incentivos adecuados para que puedan desarrollarse mercados de recarga competitivos. Unos plazos claros para que los Estados miembros elaboren y desarrollen los marcos de acción nacionales con el fin de alcanzar los objetivos, unos mecanismos sólidos de seguimiento y notificación, así como disposiciones relativas a las medidas correctoras por parte de los Estados miembros, pueden permitir un seguimiento y una dirección generales eficientes de los esfuerzos de los Estados miembros por alcanzar dichos objetivos. La presente iniciativa garantiza este enfoque.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

3.1. Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Una evaluación *ex post* «REFIT» puso de manifiesto que la Directiva ha contribuido al desarrollo de políticas y medidas para el despliegue de una infraestructura para los combustibles alternativos en los Estados miembros, en particular mediante el requisito de elaborar marcos de acción nacionales³².

Sin embargo, la evaluación también mostró la existencia de deficiencias en el marco de actuación vigente. Es más, no se ha cumplido el objetivo clave de la Directiva, a saber, garantizar el desarrollo coherente del mercado en la Unión. Se han detectado deficiencias, sobre todo, en los aspectos siguientes: i) ausencia de una red completa de infraestructura que permita viajar sin interrupciones por toda la Unión; ii) necesidad de nuevas especificaciones técnicas comunes para garantizar la intero-

32. SWD(2021) 637.

perabilidad en vista de las tecnologías emergentes; y iii) ausencia de una información completa al usuario, de métodos de pago uniformes y fáciles de utilizar y de plena transparencia de los precios en toda la Unión.

La evaluación llegó a la conclusión de que, seis años después de la adopción de la Directiva, el mercado europeo global de la infraestructura para los combustibles alternativos se encuentra todavía en una fase de desarrollo bastante temprana, si bien en algunas partes de la Unión los mercados están madurando. Dada la importancia general de garantizar una infraestructura suficiente para contribuir a la necesaria adopción de los vehículos y buques en cuestión, habida cuenta de la mayor ambición climática fijada para 2030, la evaluación de la Directiva recomendó mantener la legislación, pero revisándola.

3.2. Consultas con las partes interesadas

En el marco de la evaluación de impacto, se consultó a las partes interesadas a través de diferentes formatos.

Del 6 de abril al 4 de mayo de 2020 se celebró una consulta pública sobre la evaluación inicial de impacto³³ de esta iniciativa. La Comisión recibió ochenta y seis respuestas, la mayoría de ellas (sesenta y una) procedentes de empresas y asociaciones empresariales. También se recibieron respuestas de organizaciones no gubernamentales (ONG) y ciudadanos, y de una red de ciudades.

Del 6 de abril al 29 de junio de 2020, la Comisión organizó una consulta pública abierta. Por medio de esta consulta se invitó a todos los ciudadanos y organizaciones a contribuir tanto a la evaluación como a la evaluación de impacto³⁴. En total, se recibieron trescientas veinticuatro respuestas.

Entre octubre de 2020 y enero de 2021 se realizaron entrevistas y encuestas con partes interesadas específicas: la Comisión organizó entrevistas exploratorias con representantes a nivel de la Unión de las principales partes interesadas, en particular para perfilar la definición del problema global y las posibles opciones de actuación. Se realizaron nuevas entrevistas y se distribuyó una encuesta en línea entre las partes interesadas pertinentes que representaban a las autoridades públicas y otros organismos públicos (autoridades nacionales, regionales y locales y organismos de la Unión), representantes de la industria (incluidas las asociaciones pertinentes) y miembros de la sociedad civil (ONG y grupos de consumidores).

Entre diciembre de 2020 y febrero de 2021 se celebró una consulta específica entre las partes interesadas, organizada por el consultor encargado del estudio externo de apoyo a la evaluación de impacto. Esta consulta incluyó encuestas específicas a las principales partes interesadas y entrevistas específicas y solicitudes de datos para responder a solicitudes de información específicas, en particular para contribuir al desarrollo de una metodología destinada a determinar la implantación de infraestructura suficiente y respaldar la evaluación de impacto de las posibles medidas de actuación.

3.3. Obtención y uso de asesoramiento especializado

Para elaborar esta iniciativa, la Comisión utilizó las conclusiones de la evaluación *ex post* de la Directiva³⁵. Las partes interesadas proporcionaron una gran cantidad de información en las actividades de consulta, que se complementó con la información que facilitaron expresamente a la Comisión. La evaluación de impacto se basa en gran medida en un estudio de apoyo complementario realizado por un consultor externo³⁶. La Comisión también se basó en una amplia consulta al Foro

33. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive_es.

34. Las contribuciones procedentes de la evaluación se analizaron en el informe de consulta a las partes interesadas que acompaña al informe final de la evaluación.

35. SWD(2021) 637.

36. Informe final, estudio de apoyo a la evaluación de impacto «Evaluación de impacto sobre la revisión de la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (2014/94/UE)», 2021.

de Transporte Sostenible, el grupo de expertos de la Comisión sobre combustibles alternativos. La consulta al Foro de Transporte Sostenible tuvo lugar entre octubre de 2018 y noviembre de 2019, y se centró en los problemas y las futuras necesidades de actuación en el ámbito de la infraestructura para los combustibles alternativos³⁷. En general, las fuentes utilizadas para redactar el informe de evaluación de impacto fueron numerosas, en gran medida exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

3.4. Evaluación de impacto

El Comité de Control Reglamentario recibió el proyecto de informe de evaluación de impacto el 7 de abril de 2021 y emitió un dictamen favorable el 7 de mayo de 2021. Dicho Comité consideró que el informe podría mejorarse: a) describiendo mejor la diferencia entre las opciones y su relación con los problemas detectados; y b) matizando, para aclarar si los efectos previstos se derivan de esta iniciativa específica, de otras iniciativas o de una combinación de ambas.

El informe final de evaluación de impacto incluye una descripción y una evaluación exhaustivas del valor añadido de la iniciativa y de sus vínculos con otras iniciativas. Esta información figura en los puntos 1.3, 3.3 y 8.1 del informe de evaluación. En el punto 5 se incluye una descripción detallada de las opciones de actuación y en el punto 6, un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones. Las tres opciones de actuación examinadas pueden resumirse de la manera siguiente:

– *Opción 1: cambios sustanciales en la Directiva.* La fijación de objetivos nacionales y la presentación de informes con arreglo al marco de acción nacional seguirían siendo un pilar importante, reforzado por objetivos obligatorios basados en el parque automovilístico para los puntos de recarga eléctrica destinados a vehículos ligeros. En el caso de los vehículos pesados, se introducirían objetivos obligatorios basados en la distancia a lo largo de la red RTE-T para los puntos de recarga eléctrica y los puntos de repostaje de hidrógeno, que incluirían un número limitado de disposiciones relativas al repostaje de hidrógeno en los nodos urbanos. También se introducirían objetivos obligatorios para las aeronaves estacionadas y para el suministro de electricidad en puerto tanto en puertos marítimos como en puertos de navegación interior. Además, se abordarían algunos aspectos de la calidad de la infraestructura para mejorar la interoperabilidad y la información al usuario.

– *Opción 2: cambios en la Directiva más sustanciales que en la opción 1.* Además de los objetivos obligatorios basados en el parque automovilístico para los puntos de recarga eléctrica destinados a los vehículos ligeros, se fijarían objetivos basados en la distancia para toda la infraestructura de vehículos de carretera de la red RTE-T, incluidos los nodos urbanos en el caso de la infraestructura para vehículos pesados. Esta opción incluiría también disposiciones más detalladas para los puertos y aeropuertos de la red RTE-T y una mayor armonización de las opciones de pago, las normas físicas y de comunicación y los derechos de los consumidores mientras cargan. Reforzaría las disposiciones sobre transparencia de precios y otra información al usuario, incluida la señalización física de la infraestructura de recarga y repostaje.

– *Opción 3: cambio de una directiva a un reglamento* (es decir, ir más allá en cuanto a instrumentos jurídicos vinculantes). Además de los objetivos obligatorios de la opción 2 basados en el parque automovilístico y en la distancia, esta opción añadiría nuevos objetivos basados en la ubicación para los vehículos ligeros eléctricos y nuevos objetivos para los vehículos pesados. Esta opción también añadiría un nivel de ambición considerable con respecto a la infraestructura portuaria y haría del pago en terminal obligatorio en los nuevos cargadores rápidos la única opción de pago.

37. Las conclusiones de este ejercicio se recopilaron en un informe exhaustivo del pleno del Foro de Transporte Sostenible en noviembre de 2019: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>.

La opción 2 se consideró la mejor opción de actuación, ya que logra el mejor equilibrio entre la consecución de los objetivos y el coste de ejecución. Sin embargo, dicha opción también se presta a un reglamento, y logra así un impacto acelerado en la ejecución de las disposiciones en este caso. La evaluación de impacto incluye una descripción detallada de las medidas reglamentarias incluidas en las diferentes opciones de actuación.

3.5. Adecuación regulatoria y simplificación

A fin de contribuir a la necesaria adopción por parte del mercado de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, es necesaria una ambición mucho mayor con respecto al suministro de una infraestructura de recarga y repostaje suficiente y plenamente interoperable, en consonancia con la ambición global del paquete de medidas «Objetivo 55» y sus iniciativas conexas. La adecuación regulatoria se logra estableciendo los requisitos mínimos necesarios para las autoridades públicas y los operadores del mercado. El consiguiente aumento del coste para las autoridades públicas derivado del apoyo a la implantación de la infraestructura, especialmente en partes de la red de transporte en las que la demanda es baja, debe considerarse en el contexto de un aumento significativo de la demanda de los usuarios y de las oportunidades a gran escala de crecimiento del mercado. El reexamen de las estrategias en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55» permitirá la adopción por parte del mercado de los vehículos de emisión cero y el mantenimiento de buques equipados con suministro de electricidad en puerto. La evaluación de impacto proporciona un análisis detallado de los costes y beneficios, e incluye un resumen en el anexo 3.

Si bien el reexamen aumenta la ambición general, también incluye algunos aspectos de simplificación importantes. Esta simplificación afecta principalmente a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad. El establecimiento de unos requisitos mínimos claros y comunes simplificará sus operaciones empresariales, ya que se enfrentarán a requisitos mínimos similares en todos los Estados miembros. Tales requisitos simplificarán el uso de la infraestructura por parte de consumidores particulares y corporativos (que actualmente se enfrentan a un exceso de enfoques de uso) y permitirán mejorar la innovación en los servicios a las empresas. Aumentará la confianza de los consumidores en la solidez de una red paneuropea de infraestructura de recarga y repostaje, lo que contribuirá a la rentabilidad global de los puntos de recarga y repostaje y a la estabilidad de los estudios de viabilidad económica. Todos los operadores del mercado y grupos de usuarios se beneficiarán de la disminución de los costes de información y, en el caso de los operadores del mercado, de la disminución a medio plazo de los costes de cumplimiento de la legislación, ya que, gracias al Reglamento, mejorará la armonización de los requisitos relativos a la provisión de infraestructura. Las autoridades públicas también pueden beneficiarse de un marco coherente a escala de la Unión, que simplificará la coordinación con los operadores del mercado públicos y privados.

La evaluación de impacto no detectó ningún ámbito en el que las disposiciones previstas de esta iniciativa generaran un coste significativo y desproporcionado para las pymes con respecto a las demás empresas. Esta iniciativa crea seguridad de mercado a largo plazo para la inversión en infraestructura de recarga y repostaje y sienta las bases para el desarrollo de un ecosistema de datos abiertos que las empresas podrán utilizar para desarrollar nuevos servicios de mercado, lo que beneficiará a las pymes innovadoras. La presente iniciativa tiene un impacto globalmente positivo en la competitividad de las empresas que instalan y explotan infraestructura de recarga y repostaje, así como en la competitividad del propio sector del automóvil. Ello se debe a que el abastecimiento de infraestructura suficiente repercute en la adopción de los vehículos de emisión cero por parte del mercado, un aspecto clave para la futura competitividad del sector del automóvil, como se explica detalladamente en la

evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de revisión de las normas de CO₂ para turismos y furgonetas³⁸.

3.6. Derechos fundamentales

La propuesta no tiene repercusiones en los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene repercusiones en el presupuesto de la Unión Europea.

5. Otros elementos

5.1. Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La implementación del Reglamento revisado será objeto de seguimiento mediante indicadores del despliegue físico de la infraestructura de recarga y repostaje en la Unión. Se utilizarán instrumentos consolidados para hacer un seguimiento de la implantación.

Los Estados miembros tendrán que adoptar un marco de acción nacional revisado para desarrollar el mercado de combustibles alternativos en el sector del transporte e implantar la infraestructura pertinente en consonancia con las disposiciones reforzadas propuestas. De este modo, podrán informar a la Comisión sobre la implementación de manera coherente y consistente. El suministro de datos a los puntos de acceso nacionales y comunes de los Estados miembros se ajustará a las normas de calidad de los datos establecidas de común acuerdo³⁹. Además, se modernizará el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos y seguirá reuniendo y actualizando con frecuencia los datos sobre la adopción de vehículos y la implantación de infraestructura en todos los Estados miembros⁴⁰. La Comisión también seguirá colaborando con su grupo de expertos, el Foro de Transporte Sostenible (y subgrupos específicos), para hacer un seguimiento de la evolución del mercado y determinar las necesidades de actuación conexas.

Está previsto un reexamen completo del Reglamento para finales de 2026, con el fin de detectar posibles deficiencias, así como futuras necesidades de acción legislativa en relación con las tecnologías emergentes. Para obtener una visión general de los objetivos operativos, los indicadores y las fuentes de datos, véase el anexo 9 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa.

5.2. Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La presente propuesta establece un nuevo Reglamento por el que se deroga la vigente Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. La estructura del nuevo Reglamento es la siguiente:

- El artículo 1 determina el objeto del Reglamento, introduciendo cambios específicos, aunque no sustanciales, en el objeto de la Directiva vigente.
- El artículo 2 establece una lista de definiciones, a partir de la lista de definiciones de la Directiva vigente, y las amplía cuando es necesario adecuarlas a los cambios generales que se introducen en el ámbito de aplicación y las disposiciones del nuevo Reglamento.
- Los artículos 3 a 12 contienen disposiciones relativas a la implantación de determinada infraestructura de recarga y repostaje para vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados, buques y aeronaves.

38. SWD(2021) 614, Evaluación de impacto que acompaña a la 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.

39. Las opciones de desarrollo informático y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

40. www.eafo.eu.

– Los artículos 3 y 4 contienen disposiciones para que los Estados miembros garanticen una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados en su territorio, incluidas las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 5 establece disposiciones adicionales para garantizar la facilidad de uso de la infraestructura de recarga. Incluye disposiciones sobre opciones de pago, transparencia de precios e información al consumidor, prácticas no discriminatorias, recarga inteligente y normas de señalización relativas al suministro de electricidad en los puntos de recarga.

– El artículo 6 contiene disposiciones para que los Estados miembros garanticen una cobertura mínima de puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público destinados a los vehículos de transporte por carretera ligeros y pesados en las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 7 establece disposiciones adicionales para garantizar la facilidad de uso de la infraestructura de repostaje de hidrógeno, que incluyen requisitos mínimos para las opciones de pago, la transparencia de precios y la elección contractual.

– El artículo 8 contiene disposiciones para que los Estados miembros garanticen hasta el 1 de enero de 2025 una cobertura mínima de puntos de repostaje de gas natural licuado (GNL) de acceso público destinados a los vehículos pesados en las redes básica y global de la RTE-T.

– Los artículos 9 y 10 establecen disposiciones para que los Estados miembros garanticen la instalación de un suministro mínimo de electricidad en puerto para determinados buques de navegación marítima en puertos marítimos, así como para las embarcaciones de navegación interior. Además, especifican con más detalle los criterios para eximir a determinados puertos y establecen requisitos para garantizar un suministro mínimo de electricidad en puerto.

– El artículo 11 obliga a los Estados miembros a garantizar un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos de la RTE-T y a que identifiquen esos puertos a través de sus marcos de acción nacionales.

– El artículo 12 contiene disposiciones mínimas relativas al suministro de electricidad para todas las aeronaves estacionadas en aeropuertos de las redes básica y global de la RTE-T.

– El artículo 13 reformula las disposiciones relativas a los marcos de acción nacionales de los Estados miembros. Contempla un proceso iterativo entre los Estados miembros y la Comisión para planificar de manera concisa la implantación de infraestructura y el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Reglamento. También incluye nuevas disposiciones sobre la elaboración de una estrategia para la implantación de combustibles alternativos en otros modos de transporte junto con las principales partes interesadas sectoriales y regionales o locales. Estas disposiciones se aplicarían cuando el Reglamento no establezca requisitos obligatorios, sino que deban tenerse en cuenta necesidades emergentes en materia de actuación relacionadas con el desarrollo de tecnologías de combustibles alternativos.

– Los artículos 14, 15 y 16 establecen el enfoque de gobernanza. Dicho enfoque incluye las obligaciones de información correspondientes a las disposiciones para los Estados miembros sobre los marcos de acción nacionales y los informes nacionales de situación en un proceso interactivo con la Comisión. También establece requisitos para que la Comisión informe sobre los marcos de acción nacionales y los informes de situación de los Estados miembros.

– El artículo 17 se refiere a los requisitos de información al usuario en forma de etiquetas y los requisitos de información sobre la comparación de los precios de los combustibles.

– El artículo 18 establece requisitos de suministro de datos para los operadores o propietarios de puntos de recarga o repostaje de acceso público sobre la disponibilidad y accesibilidad de determinados tipos de datos estáticos y dinámicos, e in-

cluye el establecimiento de una organización para el registro de identificaciones que expida códigos de identificación. Este artículo también faculta a la Comisión para adoptar nuevos actos delegados con el fin de especificar los elementos adicionales que sean necesarios.

- El artículo 19 establece disposiciones relativas a las especificaciones técnicas comunes, y complementa las especificaciones técnicas comunes existentes con un conjunto de nuevos ámbitos en relación con los cuales la Comisión estará facultada para adoptar nuevos actos delegados. Se basarán, según se considere necesario, en las normas elaboradas por las organizaciones europeas de normalización.

- El artículo 20 se refiere al recurso a las delegaciones con respecto a las disposiciones sobre suministro de datos y especificaciones técnicas comunes.

- El artículo 21 se refiere a la continuación del procedimiento de comité en el marco del nuevo Reglamento.

- Los artículos 22, 23 y 24 determinan las condiciones del reexamen y la entrada en vigor del presente Reglamento.

La propuesta consta de varios anexos:

- El anexo I contiene disposiciones detalladas sobre la presentación de informes nacionales por parte de los Estados miembros, a fin de garantizar su coherencia y comparabilidad de cara a la implementación del presente Reglamento.

- El anexo II se refiere a la lista de ámbitos en los que las especificaciones técnicas comunes del presente Reglamento se aplican al mercado interior o en los que deberán adoptarse especificaciones técnicas comunes con arreglo al presente Reglamento por medio de actos delegados cuando los nuevos avances tecnológicos lo requieran.

- El anexo III especifica los requisitos relativos a la clasificación por parte de los Estados miembros de sus informes sobre la implantación de los vehículos eléctricos y la infraestructura de recarga.

- El anexo IV contiene la tabla de correspondencias.

2021/0223 (COD)

Propuesta de Reglamento del parlamento europeo y del consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³ estableció un marco para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. La Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de dicha Directiva⁴⁴ señala el desarrollo desigual de la infraestructura de recarga y repostaje en toda la Unión y la ausencia de interoperabilidad y facilidad de uso. Observa que la ausencia de una metodología común clara para fijar objetivos y adoptar medidas en el contex-

41. DO C [...] de [...], p. [...].

42. DO C [...] de [...], p. [...].

43. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

44. COM(2020) 789 final.

to de los marcos de acción nacionales exigidos por la Directiva 2014/94/UE ha dado lugar a una situación en la que el nivel de ambición en la fijación de objetivos y las políticas de apoyo varía considerablemente de un Estado miembro a otro.

(2) Varios instrumentos del Derecho de la Unión ya fijan objetivos para los combustibles renovables. La Directiva 2018/2001/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁵, por ejemplo, fija el objetivo de una cuota de mercado del 14% para los combustibles renovables en el transporte.

(3) Los Reglamentos (UE) 2019/631⁴⁶ y (UE) 2019/1242⁴⁷, ambos del Parlamento Europeo y del Consejo, ya establecían normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos y para determinados vehículos pesados. Estos instrumentos deberían acelerar la adopción, en particular, de los vehículos de emisión cero y generar así demanda de infraestructura de recarga y repostaje.

(4) Las iniciativas «ReFuelEU Aviation»⁴⁸ y «FuelEU Maritime»⁴⁹ deberían impulsar la producción y la adopción de combustibles alternativos sostenibles en el transporte aéreo y marítimo. Si bien los requisitos de uso de combustible para los combustibles de aviación sostenibles pueden basarse en gran medida en la infraestructura de repostaje existente, se necesitan inversiones para suministrar electricidad a las aeronaves estacionadas. La iniciativa «FuelEU Maritime» establece requisitos, en particular, para el uso de electricidad en puerto, que solo pueden cumplirse si se implanta un nivel adecuado de suministro de electricidad en los puertos de la RTE-T. Sin embargo, estas iniciativas no contienen ninguna disposición sobre la infraestructura de combustibles necesaria, lo que constituye un requisito previo para poder alcanzar los objetivos.

(5) Por tanto, todos los modos de transporte deben abordarse en un único instrumento que tenga en cuenta varios combustibles alternativos. El uso de tecnologías de propulsión eléctrica de emisión cero se encuentra en diferentes fases de madurez en los distintos modos de transporte. Concretamente, en el sector del transporte por carretera, está teniendo lugar una rápida adopción de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables. También están disponibles en el mercado los vehículos de carretera con pila de combustible de hidrógeno. Además, se están desarrollando en diferentes proyectos y en primeras operaciones comerciales buques eléctricos de batería y de hidrógeno de menor tamaño y trenes con pila de combustible de hidrógeno, cuyo pleno despliegue comercial se espera para los próximos años. Por el contrario, los sectores de la aviación y el transporte acuático siguen dependiendo de combustibles líquidos y gaseosos, ya que la llegada al mercado de soluciones de propulsión eléctrica de emisión cero y de baja emisión no está prevista hasta 2030 aproximadamente y, por lo que respecta al sector de la aviación, incluso más tarde, por lo que la plena comercialización aún tardará tiempo. El uso de combustibles fósiles líquidos o gaseosos solo es posible si se avanza claramente por una vía de descarbonización que esté en consonancia con el objetivo a largo plazo de neutralidad climática de la Unión, lo que exige un aumento de la mezcla con combustibles renovables, como el biometano, biocarburantes avanzados o combustibles líquidos y gaseosos sintéticos e hipocarbónicos, o su sustitución por estos.

45. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

46. Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

47. Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

48. COM(2021) 561 final.

49. COM(2021) 562 final.

(6) Estos biocarburantes y combustibles sintéticos, que sustituyen al gasóleo, la gasolina y el combustible de aviación, pueden producirse a partir de diferentes materias primas y mezclarse con combustibles fósiles en proporciones de mezcla muy elevadas. Pueden utilizarse técnicamente con la tecnología actual de vehículos con pequeñas adaptaciones. El metanol renovable puede utilizarse también en la navegación interior y en el transporte marítimo de corta distancia. Los combustibles sintéticos y parafínicos pueden reducir el uso de fuentes de combustibles fósiles en el suministro de energía para el transporte. Todos estos combustibles pueden distribuirse, almacenarse y utilizarse con la infraestructura existente o, si es necesario, con infraestructura del mismo tipo.

(7) Es probable que el GNL siga desempeñando un papel importante en el transporte marítimo, donde actualmente no hay ninguna tecnología económicamente viable de propulsión eléctrica de emisión cero. La Comunicación sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente señala que los buques de navegación marítima de emisión cero estarán listos para su comercialización de aquí a 2030. La reconversión de la flota debería tener lugar gradualmente, debido a la larga vida útil de los buques. A diferencia del transporte marítimo, en el caso de las vías navegables interiores, cuyos buques suelen ser más pequeños y las distancias más cortas, las tecnologías de propulsión de emisión cero, como el hidrógeno y la electricidad, deberían penetrar antes en los mercados. Se espera que el GNL deje de desempeñar un papel significativo en este sector. Los combustibles del transporte como el GNL deben ir descarbonizándose cada vez más, mezclándose con biometano licuado (bio-GNL) o con electrocombustibles gaseosos sintéticos (electrogases) renovables e hipocarbónicos, por ejemplo, o siendo sustituidos por estos. Estos combustibles descarbonizados pueden utilizarse en la misma infraestructura que los combustibles fósiles gaseosos, permitiendo así una transición gradual hacia los combustibles descarbonizados.

(8) En el sector del transporte por carretera pesado, los camiones de GNL han alcanzado la plena madurez. Por un lado, las hipótesis comunes en las que se basan la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y el Plan del Objetivo Climático, así como las hipótesis de modelización revisadas del paquete de medidas «Objetivo 55», sugieren un papel bastante limitado de los combustibles gaseosos que se irán descarbonizando cada vez más en el transporte por carretera pesado, especialmente en el segmento de larga distancia. Por otro lado, se espera que los vehículos de GLP y GNC para los que ya existe una red de infraestructura suficiente en toda la Unión sean sustituidos gradualmente por sistemas de tracción de emisión cero, por lo que solo se considera necesaria una estrategia específica limitada para implantar una infraestructura de GNL que pueda suministrar igualmente combustibles descarbonizados, a fin de colmar las lagunas que persisten en las principales redes.

(9) La implantación de una infraestructura de recarga de acceso público para vehículos eléctricos ligeros ha sido desigual en la Unión. Si se mantiene la distribución desigual, se pondría en peligro la adopción de dichos vehículos, lo que limitaría la conectividad en toda la Unión. Si persisten las divergencias en cuanto a objetivos y enfoques de actuación a nivel nacional, no se generará la certeza a largo plazo necesaria para una inversión sustancial en el mercado. Así pues, los objetivos mínimos obligatorios para los Estados miembros a nivel nacional deben proporcionar orientaciones estratégicas y complementar los marcos de acción nacionales. Este enfoque debe combinar objetivos nacionales basados en el parque automovilístico con objetivos basados en la distancia para la RTE-T. Los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico deben garantizar que la adopción de vehículos en cada Estado miembro se corresponda con la implantación de una infraestructura de recarga de acceso público suficiente. Los objetivos basados en la distancia para la red RTE-T deben garantizar la plena cobertura de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las principales redes de carreteras de la Unión y asegurar así los desplazamientos fáciles y sin interrupciones por toda la Unión.

(10) Los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico deben establecerse sobre la base del número total de vehículos eléctricos matriculados en el Estado miembro en cuestión, siguiendo una metodología común que tenga en cuenta los avances tecnológicos, como el aumento de la autonomía de los vehículos eléctricos o la penetración cada vez mayor en el mercado de puntos de recarga rápida que puedan abastecer a un número mayor de vehículos por punto de recarga que un punto de recarga normal. Dicha metodología también ha de tener en cuenta los diferentes patrones de recarga de los vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables. Una metodología que determine los objetivos nacionales basados en el parque automovilístico en función de la potencia disponible máxima total de la infraestructura de recarga de acceso público debe ser flexible en cuanto a la introducción de diferentes tecnologías de recarga en los Estados miembros.

(11) La ejecución en los Estados miembros debe garantizar la instalación de un número suficiente de puntos de recarga de acceso público, en particular en estaciones de transporte público, como las terminales portuarias de pasajeros, los aeropuertos o las estaciones de ferrocarril. También debe implantarse un número suficiente de puntos de recarga rápida de acceso público destinados a los vehículos ligeros, en aras de la comodidad de los consumidores, en particular a lo largo de la red RTE-T, con el fin de garantizar la plena conectividad transfronteriza y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión.

(12) Los propietarios de vehículos eléctricos deben utilizar en gran medida los puntos de recarga situados en sus propias instalaciones o en aparcamientos colectivos situados en edificios residenciales y no residenciales. Si bien la implantación de la infraestructura de conductos y de puntos de recarga en dichos edificios está regulada por la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰, los Estados miembros deben tener en cuenta la disponibilidad de dicha infraestructura privada a la hora de planificar la implantación de puntos de recarga de acceso público.

(13) Los vehículos pesados eléctricos necesitan una infraestructura de recarga claramente diferente a la de los vehículos ligeros. Sin embargo, en la actualidad, no existe casi ninguna infraestructura de acceso público para vehículos pesados eléctricos en la Unión. Un enfoque combinado de objetivos basados en la distancia a lo largo de la red RTE-T, objetivos para infraestructura de recarga nocturna y objetivos en nodos urbanos debería garantizar el establecimiento en toda la Unión de una cobertura suficiente de infraestructura de acceso público para vehículos pesados eléctricos, a fin de contribuir a la adopción prevista de vehículos eléctricos de batería pesados por parte del mercado.

(14) Conviene también implantar a lo largo de la red RTE-T un número suficiente de puntos de recarga rápida de acceso público destinados a los vehículos pesados, con el fin de garantizar la plena conectividad en toda la Unión. Dicha infraestructura debe tener potencia disponible suficiente para permitir la recarga del vehículo durante el tiempo de descanso legal del conductor. Además de los puntos de recarga rápida a lo largo de la red, los vehículos pesados también deben poder utilizar infraestructura de recarga de acceso público para la recarga nocturna a lo largo de la red principal de transporte, a fin de contribuir específicamente a la electrificación del sector de larga distancia.

(15) La infraestructura de recarga a lo largo de la red RTE-T debe complementarse con una infraestructura de recarga rápida de acceso público en los nodos urbanos. Esta infraestructura es necesaria, en particular, para ofrecer oportunidades de recarga a los camiones de reparto, así como para la recarga en destino de los camiones de larga distancia, mientras que el objetivo nacional basado en el parque automovilístico debe proporcionar puntos de recarga para vehículos ligeros también en las zonas urbanas.

50. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

(16) La implantación de infraestructura de recarga es igualmente importante en instalaciones privadas, como almacenes y centros logísticos, a fin de garantizar la recarga nocturna y en destino. Las autoridades públicas deben tomar medidas en el contexto de la creación de sus marcos de acción nacionales revisados para garantizar la existencia de infraestructura adecuada para la carga nocturna y en destino.

(17) Los puntos de recarga o repostaje de acceso público incluyen, por ejemplo, los puntos de recarga o repostaje privados de acceso público situados en propiedades públicas o privadas, como los aparcamientos públicos o los aparcamientos de supermercados. Un punto de recarga o repostaje situado en una propiedad privada de acceso público debe considerarse de acceso público también en los casos en los que el acceso esté limitado a un determinado grupo general de usuarios; por ejemplo, los clientes. Los puntos de recarga o repostaje para sistemas de coche multiusuario solo deben considerarse de acceso público si permiten de manera explícita el acceso a terceros. Los puntos de recarga o repostaje situados en propiedades privadas cuyo acceso está restringido a un círculo limitado y determinado de personas, como los aparcamientos de edificios de oficinas a los que solo tienen acceso los empleados o las personas autorizadas, no deben considerarse puntos de recarga o repostaje de acceso público.

(18) Una estación de recarga es la instalación física única para la recarga de vehículos eléctricos. Cada estación tiene una potencia disponible máxima teórica expresada en kW. Cada estación cuenta con al menos un punto de recarga que solo puede abastecer a los vehículos de uno en uno. El número de puntos de recarga en una estación de recarga determina el número de vehículos que pueden ser recargados en esa estación en un momento dado. Cuando en esa estación de recarga se recarga más de un vehículo en un momento dado, la potencia disponible máxima se distribuye entre los diferentes puntos de recarga, de manera que la potencia suministrada en cada punto de recarga es inferior a la potencia disponible de esa estación. Un grupo de recarga consiste en una o varias estaciones de recarga situadas en un lugar específico, incluidos, en su caso, los aparcamientos específicos adyacentes a ellas. Por lo que respecta a los objetivos establecidos en el presente Reglamento para los grupos de recarga, la potencia disponible mínima exigida para dichos grupos de recarga podría proceder de una o varias estaciones de recarga.

(19) La posibilidad de desarrollar servicios digitales avanzados, como soluciones de pago contractuales, y de garantizar la transparencia de la información al usuario por medios digitales depende de la implantación de puntos de recarga inteligentes y conectados digitalmente que respalden la creación de una infraestructura conectada digitalmente e interoperable⁵¹. Estos puntos de recarga inteligentes deben presentar un conjunto de atributos físicos y especificaciones técnicas (*hardware* y *software*), necesarios para enviar y recibir datos en tiempo real, permitiendo el flujo de información entre los operadores del mercado que dependan de estos datos para desarrollar plenamente la experiencia de recarga, incluidos los operadores de puntos de recarga, los proveedores de servicios de movilidad, las plataformas de itinerancia electrónica, los gestores de la red de distribución y, en última instancia, los consumidores finales.

(20) Los sistemas de medición inteligentes definidos en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵² permiten la producción de datos en tiempo real, lo que resulta necesario para garantizar la estabilidad de la red y fomentar el uso racional de los servicios de recarga. Al proporcionar mediciones de energía en tiempo real e información exacta y transparente sobre el coste, fomentan, en combinación con los puntos de recarga inteligentes, la recarga en horas de baja demanda

51. En consonancia con los principios establecidos en el Marco Europeo de Interoperabilidad - Estrategia de aplicación [COM(2017) 134 final].

52. Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

general de electricidad y bajos precios de la energía. El uso de sistemas de medición inteligentes en combinación con puntos de recarga inteligentes puede optimizar la recarga y reportar beneficios al sistema eléctrico y al usuario final. Los Estados miembros deben fomentar el uso de sistemas de medición inteligentes para la recarga de vehículos eléctricos en estaciones de recarga de acceso público cuando sea técnicamente viable y económicamente razonable, y velar por que dichos sistemas cumplan los requisitos establecidos en el artículo 20 de la Directiva (UE) 2019/444.

(21) El creciente número de vehículos eléctricos en los modos de transporte por carretera, ferroviario, marítimo, etc. exigirá que las operaciones de recarga se optimicen y gestionen de forma que no causen congestión y aprovechen plenamente la disponibilidad de electricidad renovable y los bajos precios de la electricidad en el sistema. La recarga inteligente, en particular, puede facilitar aún más la integración de los vehículos eléctricos en el sistema eléctrico, ya que permite responder a la demanda a través de la agregación y a través de la respuesta a la demanda basada en los precios. La integración del sistema puede facilitarse aún más mediante la recarga bidireccional (del vehículo a la red). Por tanto, todos los puntos de recarga normales en los que los vehículos se estacionan habitualmente durante un período más largo deberían contribuir a la recarga inteligente.

(22) El desarrollo de infraestructura para vehículos eléctricos, la interacción de dicha infraestructura con el sistema eléctrico y los derechos y responsabilidades asignados a los diferentes agentes del mercado de la movilidad eléctrica deben ser coherentes con los principios establecidos en la Directiva (UE) 2019/944. A este respecto, los gestores de la red de distribución deben cooperar de forma no discriminatoria con cualquier persona que establezca u opere puntos de recarga de acceso público, y los Estados miembros deben velar por que el suministro de electricidad para un punto de recarga pueda ser objeto de un contrato con un proveedor distinto de la entidad que suministra electricidad al hogar o a las instalaciones en los que se encuentra el punto de recarga. El acceso de los proveedores de electricidad de la Unión a los puntos de recarga debe entenderse sin perjuicio de las excepciones establecidas en el artículo 66 de la Directiva (UE) 2019/944.

(23) El establecimiento y la explotación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos debe desarrollarse como un mercado competitivo al que puedan acceder todas las partes interesadas en el despliegue o la explotación de infraestructura de recarga. Habida cuenta de que las ubicaciones alternativas en las autopistas son limitadas, las concesiones de autopistas existentes, como las estaciones de repostaje convencionales o las áreas de descanso, son motivo de especial preocupación, ya que pueden tener una duración muy larga y a veces incluso carecer de una fecha de finalización específica. Los Estados miembros deben procurar, en la medida de lo posible y de conformidad con la Directiva (UE) 2014/23 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³, adjudicar de manera competitiva nuevas concesiones específicas para estaciones de recarga en áreas de descanso existentes o adyacentes a ellas, a fin de limitar los costes de implantación y permitir la entrada de nuevos operadores en el mercado.

(24) La transparencia de los precios es crucial para garantizar una recarga y un repostaje fáciles y sin interrupciones. Los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos deben recibir información exacta sobre los precios antes del inicio del servicio de recarga o repostaje. Los precios deben comunicarse de forma claramente estructurada, de manera que el usuario final pueda identificar los diferentes componentes del coste.

(25) Surgen nuevos servicios, especialmente en apoyo del uso de vehículos eléctricos. Las entidades que ofrezcan estos servicios, como los proveedores de servicios de movilidad, deben poder operar en condiciones de mercado justas. En particular,

53. Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

los operadores de puntos de recarga no deben conceder un trato preferente indebido a ninguno de esos proveedores de servicios; por ejemplo, mediante una diferencia de precios no justificada que pueda obstaculizar la competencia y, en última instancia, dar lugar a precios más elevados para los consumidores. La Comisión debe hacer un seguimiento del desarrollo del mercado de la recarga. Con ocasión del reexamen del Reglamento, la Comisión debe tomar medidas cuando resulte necesario como consecuencia de situaciones como la limitación de los servicios para el usuario final o la existencia de prácticas empresariales que puedan limitar la competencia.

(26) En la actualidad, los índices de penetración en el mercado de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno son muy bajos. Sin embargo, es fundamental crear una infraestructura de repostaje de hidrógeno suficiente para hacer posible la implantación a gran escala de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno, tal como se contempla en la estrategia de la Comisión en materia de hidrógeno para una Europa climáticamente neutra⁵⁴. En la actualidad, solo unos pocos Estados miembros cuentan con puntos de repostaje de hidrógeno, que, en su mayoría, no son adecuados para los vehículos pesados, lo que impide que los vehículos de hidrógeno circulen por toda la Unión. Los objetivos de implantación obligatorios para los puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público deben garantizar la implantación de una red suficientemente densa de puntos de repostaje de hidrógeno en toda la red básica de la RTE-T para permitir el desplazamiento sin interrupciones de los vehículos ligeros y pesados alimentados con hidrógeno por toda la Unión.

(27) Los vehículos impulsados por hidrógeno deben poder repostar en el lugar de destino o cerca de él, que normalmente se encuentra en una zona urbana. Para garantizar que el repostaje en destino de acceso público sea posible, al menos en las principales zonas urbanas, todos los nodos urbanos, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁵, deben disponer de estaciones de repostaje. En el interior de los nodos urbanos, las autoridades públicas deben estudiar la posibilidad de implantar las estaciones en centros multimodales de mercancías, ya que no son solo el destino típico de los vehículos pesados, sino que también pueden suministrar hidrógeno a otros modos de transporte, como el ferrocarril o la navegación interior.

(28) En la fase inicial de despliegue del mercado, sigue existiendo un cierto grado de incertidumbre con respecto al tipo de vehículos que entrarán en el mercado y al tipo de tecnologías que se van generalizar. Como se indica en la Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia del hidrógeno para una Europa climáticamente neutra»⁵⁶, el segmento de los vehículos pesados es el que más probabilidades tiene de experimentar un despliegue masivo rápido de vehículos de hidrógeno. Por consiguiente, la infraestructura de repostaje de hidrógeno debe centrarse en primer lugar en ese segmento, permitiendo al mismo tiempo que los vehículos ligeros también reposten en las estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público. Para garantizar la interoperabilidad, todas las estaciones de hidrógeno de acceso público deben suministrar como mínimo hidrógeno gaseoso de 700 bares. La implantación de infraestructura también debe tener en cuenta la llegada de nuevas tecnologías, como el hidrógeno líquido, que permiten contar con una gama más amplia de vehículos pesados y son la opción tecnológica preferida de algunos fabricantes de vehículos. A tal fin, un número mínimo de estaciones de repostaje de hidrógeno debe suministrar también hidrógeno líquido, además del hidrógeno gaseoso de 700 bares.

(29) Existen en la Unión varios puntos de repostaje de GNL, que ya ofrecen una estructura para la circulación de vehículos pesados propulsados por GNL. La red básica de la RTE-T debe seguir siendo la base de la implantación de la infraestruc-

54. COM(2020) 301 final.

55. Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

56. COM(2020) 301 final.

tura de GNL y, progresivamente, de bio-GNL, ya que abarca los principales flujos de tráfico y permite la conectividad transfronteriza en toda la Unión. En la Directiva 2014/94/UE se recomendaba que estos puntos de repostaje se instalaran cada 400 km en la red básica de la RTE-T, pero todavía quedan algunos huecos por cubrir en la red para alcanzar ese objetivo. Los Estados miembros deben alcanzar este objetivo de aquí a 2025 y cubrir los huecos restantes, tras lo cual debe dejar de aplicarse este objetivo.

(30) Los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos deben poder pagar fácil y cómodamente en todos los puntos de recarga y repostaje de acceso público, sin necesidad de firmar un contrato con el operador del punto de recarga o repostaje o con un proveedor de servicios de movilidad. Por tanto, en caso de recarga o repostaje puntual, todos los puntos de recarga y repostaje de acceso público deben aceptar instrumentos de pago de uso generalizado en la Unión y, en particular, pagos electrónicos a través de terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago. Este método de pago por operación debe estar siempre a disposición de los consumidores, incluso cuando se ofrezcan pagos contractuales en el punto de recarga o repostaje.

(31) La infraestructura de transporte debe permitir la movilidad sin interrupciones y la accesibilidad de todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. En principio, tanto la ubicación de todas las estaciones de recarga y repostaje como las propias estaciones de recarga y repostaje deben diseñarse de tal manera que puedan ser utilizadas por el mayor número posible de personas, en particular por personas de edad avanzada, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad. Para ello es necesario, por ejemplo, proporcionar suficiente espacio alrededor del aparcamiento, asegurarse de que la estación de recarga no está instalada en una superficie con bordillo y garantizar que los botones y la pantalla de la estación de recarga están situados a una altura adecuada y que el peso de los cables de recarga y repostaje es tal que las personas con fuerza limitada puedan manejarlos con facilidad. Además, la interfaz de usuario de las estaciones de recarga correspondientes debe ser accesible. A este respecto, deben ser aplicables a las infraestructuras de recarga y repostaje los requisitos de accesibilidad de los anexos I y III de la Directiva 2019/882⁵⁷.

(32) Las instalaciones de electricidad en puerto pueden abastecer al transporte marítimo y al transporte por vías navegables interiores como fuente de energía limpia y contribuir a reducir el impacto ambiental de los buques de navegación marítima y las embarcaciones de navegación interior. En el marco de la iniciativa «FuelEU Maritime», los armadores de buques portacontenedores y buques de pasaje deben cumplir las disposiciones para reducir las emisiones cuando están atracados. Los objetivos de implantación obligatorios deben garantizar que el sector cuente con un suministro de electricidad en puerto suficiente en los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T para cumplir estos requisitos. La aplicación de estos objetivos a todos los puertos marítimos de la RTE-T debe garantizar la igualdad de condiciones entre los puertos.

(33) Los buques portacontenedores y los buques de pasaje, que son las categorías de buques que generan la mayor cantidad de emisiones por buque atracado, deben disponer con carácter prioritario de suministro de electricidad en puerto. A fin de tener en cuenta las características en cuanto a la demanda de electricidad de los diferentes buques de pasaje cuando están atracados, así como las características operativas de los puertos, es necesario distinguir entre los requisitos aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad y los aplicables a los demás buques de pasaje.

57. Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (DO L 151 de 7.6.2019, p. 70).

(34) Estos objetivos deben tener en cuenta los tipos de buques a los que se abastece y sus respectivos volúmenes de tráfico. Los puertos marítimos con escasos volúmenes de tráfico de determinadas categorías de buques deben quedar exentos de los requisitos obligatorios para las categorías de buques correspondientes, sobre la base de un nivel mínimo de volumen tráfico, a fin de evitar la instalación de capacidad infrautilizada. Del mismo modo, los objetivos obligatorios no deben tener como finalidad la demanda máxima, sino un volumen suficientemente elevado, a fin de evitar una capacidad infrautilizada y tener en cuenta las características operativas de los puertos. El transporte marítimo es un vínculo importante para la cohesión y el desarrollo económico de las islas de la Unión. Es posible que la capacidad de producción de energía en esas islas no siempre sea suficiente para satisfacer la demanda de energía necesaria para el suministro de electricidad en puerto. En tal caso, las islas deben quedar exentas de este requisito, a menos que se haya completado, y hasta que se haya completado, la conexión eléctrica con el continente, o a menos que se haya completado, y hasta que se haya completado, o exista suficiente capacidad generada localmente a partir de fuentes de energía limpias.

(35) De aquí a 2025 debería haber una red básica de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos. Los puntos de repostaje de GNL incluyen terminales, cisternas, contenedores móviles, buques cisterna y gabarras de GNL.

(36) El suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas en los aeropuertos debe sustituir el consumo de combustible líquido por una fuente de energía más limpia (utilización de una unidad de potencia auxiliar, APU) o unidades de potencia en tierra (GPU). Esto debería reducir las emisiones contaminantes y sonoras, mejorar la calidad del aire y disminuir el impacto en el cambio climático. Por tanto, todas las aeronaves que realizan operaciones de transporte comercial deben poder utilizar el suministro externo de electricidad mientras están estacionadas en las puertas de embarque o en los puestos de estacionamiento de los aeropuertos de la RTE-T.

(37) De conformidad con el artículo 3 de la Directiva 2014/94/UE, los Estados miembros han establecido marcos de acción nacionales en los que exponen sus planes y objetivos para garantizar el cumplimiento de estos últimos. Tanto la evaluación de los marcos de acción nacionales como la evaluación de la Directiva 2014/94/UE han puesto de relieve la necesidad de establecer objetivos más ambiciosos y contar con un enfoque mejor coordinado entre los Estados miembros, habida cuenta de la aceleración prevista en la adopción de vehículos que utilizan combustibles alternativos, en particular de vehículos eléctricos. Por otro lado, se necesitarán alternativas a los combustibles fósiles en todos los modos de transporte para cumplir los objetivos del Pacto Verde Europeo. Deben revisarse los marcos de acción nacionales vigentes para describir claramente cómo los Estados miembros van a satisfacer la necesidad mucho mayor de infraestructura de recarga y repostaje de acceso público que expresan los objetivos obligatorios. Los marcos revisados deben abarcar por igual todos los modos de transporte, incluidos aquellos para los que no existen objetivos de implantación obligatorios.

(38) Los marcos de acción nacionales revisados deben incluir medidas destinadas a promover el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos, incluida la implantación de la infraestructura que es necesario crear, en estrecha colaboración con las autoridades regionales y locales y con el sector industrial correspondiente y teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas y medianas empresas. Además, los marcos revisados deben describir el marco nacional general para la planificación, la concesión de permisos y la contratación pública de dicha infraestructura, incluidos los obstáculos detectados y las medidas para eliminarlos, de tal modo que pueda lograrse una implantación más rápida de la infraestructura.

(39) La Comisión debe facilitar el desarrollo y la ejecución de los marcos de acción nacionales revisados de los Estados miembros por medio del intercambio de información y de las mejores prácticas entre los Estados miembros.

(40) A fin de promover los combustibles alternativos y desarrollar la infraestructura pertinente, los marcos de acción nacionales deben consistir en estrategias detalladas para promover los combustibles alternativos en sectores difíciles de descarbonizar, como la aviación, el transporte marítimo, el transporte por vías navegables interiores y el transporte ferroviario en segmentos de la red que no puedan electrificarse. En particular, los Estados miembros deben desarrollar estrategias claras para la descarbonización del transporte por vías navegables interiores a lo largo de la red RTE-T, en estrecha colaboración con los Estados miembros afectados. También deben elaborarse estrategias de descarbonización a largo plazo para los puertos y aeropuertos de la RTE-T, en particular centradas en la implantación de infraestructura para buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión, así como para líneas ferroviarias que no vayan a electrificarse. Sobre la base de estas estrategias, la Comisión debe reexaminar el presente Reglamento, con vistas a establecer más objetivos obligatorios para esos sectores.

(41) Los Estados miembros deben hacer uso de una amplia gama de incentivos y medidas, reglamentarios y no reglamentarios, para alcanzar los objetivos obligatorios y ejecutar sus marcos de acción nacionales, en estrecha colaboración con agentes del sector privado, que deben desempeñar un papel clave en el apoyo al desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos.

(42) Con arreglo a la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸, se reservan cuotas nacionales mínimas de contratación pública para autobuses limpios y de emisión cero, cuando los autobuses limpios utilicen los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, punto 3, del presente Reglamento. Dado que cada vez son más las autoridades de transporte público y los operadores que utilizan autobuses limpios y de emisión cero para alcanzar estos objetivos, los Estados miembros deben incluir el fomento y el desarrollo específicos de la infraestructura de autobuses necesaria como elemento clave en sus marcos de acción nacionales. Los Estados miembros deben establecer y mantener instrumentos adecuados para promover la implantación de infraestructura de recarga y repostaje también para las flotas cautivas, en particular para los autobuses limpios y de emisión cero a nivel local.

(43) En vista de la creciente diversidad de tipos de combustible para los vehículos de motor, junto con el aumento de la movilidad por carretera de los ciudadanos en la Unión, se hace necesario ofrecer a los usuarios de vehículos información clara y fácil de entender sobre los combustibles disponibles en las estaciones de repostaje y sobre la compatibilidad de su vehículo con los distintos combustibles o puntos de recarga existentes en el mercado de la Unión. Los Estados miembros deben poder decidir si adoptan estas medidas en materia de información también en relación con los vehículos comercializados antes del 18 de noviembre de 2016.

(44) Una información simple y fácil de comparar sobre los precios de los diferentes combustibles puede desempeñar un papel importante para que los usuarios de vehículos puedan evaluar mejor el coste relativo de cada tipo de combustible disponible en el mercado. Por tanto, en todas las estaciones de servicio pertinentes debe exhibirse, a título informativo, una comparación de precios unitarios de determinados combustibles alternativos y combustibles convencionales, expresada como «precio del combustible por cada 100 km».

(45) Es necesario proporcionar a los consumidores información suficiente sobre la ubicación geográfica y las características de los puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos regulados por el presente Reglamento, así como sobre los servicios que se ofrecen en dichos puntos. Por consiguiente, los Estados miembros deben garantizar que los operadores o propietarios de puntos de recarga y repostaje

58. Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

de acceso público proporcionen los datos estáticos y dinámicos pertinentes. Deben establecerse requisitos relativos a los tipos de datos sobre disponibilidad y accesibilidad de los datos pertinentes en materia de recarga y repostaje, sobre la base de los resultados de la acción de apoyo al programa sobre la recogida de datos relativos a los puntos de recarga/repostaje de combustibles alternativos y los códigos de identificación únicos relacionados con los agentes de la movilidad electrónica.

(46) Los datos deben desempeñar un papel fundamental en el funcionamiento adecuado de la infraestructura de recarga y repostaje. El formato, la frecuencia y la calidad de la disponibilidad y la accesibilidad de estos datos deben determinar la calidad global de un ecosistema de infraestructura para los combustibles alternativos que satisfaga las necesidades de los usuarios. Además, la accesibilidad de estos datos debe ser coherente en todos los Estados miembros. Por consiguiente, los datos deben facilitarse de conformidad con los requisitos establecidos en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹, en relación con los puntos de acceso nacionales.

(47) Es fundamental que todas las partes del ecosistema de la electromovilidad puedan interactuar fácilmente a través de medios digitales, para ofrecer la mejor calidad de servicio al usuario final. Para ello, son necesarios identificadores únicos de los agentes pertinentes de la cadena de valor. A tal fin, los Estados miembros deben designar una organización para el registro de identificaciones que expida y gestione códigos de identificación únicos, con el fin de identificar, como mínimo, a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad. La organización para el registro de identificaciones debe recopilar información sobre los códigos de identificación de la movilidad electrónica que ya se utilizan en el Estado miembro correspondiente; expedir nuevos códigos de movilidad electrónica, cuando sea necesario, para los operadores de puntos de recarga y los proveedores de servicios de movilidad con arreglo a una lógica común acordada a escala de la Unión en la que se formateen los códigos de identificación de la electromovilidad; permitir el intercambio y la verificación de la unicidad de estos códigos de movilidad electrónica a través de un posible futuro repositorio para el registro de identificaciones común. La Comisión debe publicar orientaciones técnicas sobre la creación de dicha organización basándose en la acción de apoyo al programa sobre la recogida de datos relativos a los puntos de recarga/repostaje de combustibles alternativos y los códigos de identificación únicos relacionados con los agentes de la movilidad electrónica.

(48) El transporte marítimo y la navegación interior necesitan nuevas normas para facilitar y consolidar la entrada en el mercado de combustibles alternativos, en relación con el suministro de electricidad, así como de hidrógeno, metanol y amoníaco, y normas para el intercambio de comunicación entre los buques y la infraestructura.

(49) La Organización Marítima Internacional (OMI) elabora normas de seguridad y medioambiente uniformes e internacionalmente reconocidas para el transporte marítimo. Habida cuenta del carácter mundial del transporte marítimo, deben evitarse conflictos con normas internacionales. Por ello, la Unión Europea debe garantizar que las especificaciones técnicas para el transporte marítimo que se adopten con arreglo al presente Reglamento sean coherentes con las normas internacionales adoptadas por la OMI.

(50) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los puntos de recarga y repostaje deben especificarse en normas europeas o internacionales. Las organizaciones europeas de normalización deben adoptar normas europeas de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del

59. Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

Consejo⁶⁰. Dichas normas deben basarse en normas internacionales vigentes o en el trabajo internacional de normalización en curso, cuando proceda.

(51) Las especificaciones técnicas que figuran en el anexo II de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo deben seguir siendo aplicables según se especifica en dicha Directiva.

(52) En relación con la aplicación del presente Reglamento, la Comisión debe consultar a los grupos de expertos pertinentes, en particular el Foro de Transporte Sostenible y el Foro Europeo de Navegación Sostenible. Esta consulta de expertos reviste especial importancia cuando la Comisión tiene la intención de adoptar actos delegados o de ejecución con arreglo al presente Reglamento.

(53) La infraestructura para los combustibles alternativos es un ámbito en rápido desarrollo. La ausencia de especificaciones técnicas comunes es un obstáculo para la creación de un mercado único de infraestructura para los combustibles alternativos. Por tanto, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, con el fin de establecer especificaciones técnicas comunes en los ámbitos en los que aún no existan y sean necesarias. En particular, deben abordarse la comunicación entre el vehículo eléctrico y el punto de recarga, la comunicación entre el punto de recarga y el sistema de gestión del *software* de recarga (*back-end*), la comunicación relacionada con el servicio de itinerancia del vehículo eléctrico y la comunicación con la red eléctrica. También es necesario definir el marco de gobernanza adecuado y las funciones de las distintas partes implicadas en el ecosistema de comunicación del vehículo a la red. Además, deben tenerse en cuenta los avances tecnológicos emergentes, como los sistemas de carreteras eléctricas. Por lo que respecta al suministro de datos, es necesario establecer tipos de datos adicionales y especificaciones técnicas relacionadas con el formato, la frecuencia y la calidad relativos a la disponibilidad y la accesibilidad de dichos datos.

(54) El mercado de los combustibles alternativos y, en particular, de los combustibles de emisión cero se encuentra todavía en las primeras etapas de desarrollo, mientras que la tecnología evoluciona con rapidez. Es probable que esto afecte a la demanda de combustibles alternativos y, en consecuencia, de infraestructura para los combustibles alternativos en todos los modos de transporte. Por consiguiente, la Comisión debe reexaminar el presente Reglamento a más tardar a finales de 2026, en particular por lo que respecta a la fijación de objetivos para los puntos de recarga eléctrica para vehículos pesados, así como a los objetivos relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos destinados a buques y aeronaves de emisión cero en el transporte acuático y aéreo.

(55) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, promover un amplio desarrollo comercial de los combustibles alternativos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a que se requiere una actuación que responda a la demanda de una masa crítica de vehículos que utilizan combustibles alternativos y de un desarrollo rentable de la industria europea y que permita la movilidad a escala de la Unión de este tipo de vehículos, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(56) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2014/94/UE.

Han adoptado el presente reglamento:

60. Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece objetivos nacionales obligatorios para la implantación en la Unión de suficiente infraestructura para los combustibles alternativos destinada a vehículos de carretera, buques y aeronaves estacionadas. Incluye especificaciones técnicas comunes y requisitos sobre información al usuario, suministro de datos y métodos de pago relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos.

2. El presente Reglamento establece normas relativas a los marcos de acción nacionales que deben adoptar los Estados miembros en particular por lo que respecta a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en zonas en las que no se establecen objetivos obligatorios a escala de la Unión y a la presentación de informes relativos a la implantación de dicha infraestructura.

3. El presente Reglamento establece un mecanismo de información para estimular la cooperación y garantiza un estrecho seguimiento de los avances. Dicho mecanismo consistirá en un proceso estructurado, transparente e iterativo entre la Comisión y los Estados miembros para la finalización de los marcos de acción nacionales y su posterior ejecución y la correspondiente acción de la Comisión.

Artículo 2. Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «accesibilidad de los datos»: posibilidad de solicitar y obtener los datos en cualquier momento en un formato legible por máquina, con arreglo a la definición del artículo 2, punto 5, del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión⁶¹;

2) «precio por operación»: precio aplicado por el operador de un punto de recarga o repostaje a un usuario final por una operación de recarga o repostaje puntual;

3) «combustibles alternativos»: combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles en el suministro de energía al transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de este y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte, e incluyen:

a) «combustibles alternativos para vehículos de emisión cero»:

- electricidad,
- hidrógeno,
- amoníaco;

b) «combustibles renovables»:

– combustibles de biomasa y biocarburantes, con arreglo a las definiciones del artículo 2, puntos 27 y 33, de la Directiva (UE) 2018/2001,

– combustibles sintéticos y parafínicos, incluido el amoníaco, producidos a partir de energía renovable;

c) «combustibles fósiles alternativos», durante una fase transitoria:

– gas natural, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)],

– gas licuado de petróleo (GLP),

– combustibles sintéticos y parafínicos producidos a partir de energía no renovable;

4) «aeropuerto de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T»: aeropuerto que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

5) «entidad gestora del aeropuerto»: entidad con arreglo a la definición del artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶²;

61. Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

62. Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

- 6) «autenticación automática»: autenticación de un vehículo en un punto de recarga a través del conector de recarga o por telemática;
- 7) «disponibilidad de los datos»: existencia de datos en un formato digital legible por máquina;
- 8) «vehículo eléctrico de batería»: vehículo eléctrico que funciona exclusivamente con el motor eléctrico, sin fuente de propulsión secundaria;
- 9) «recarga bidireccional»: operación de recarga inteligente en la que puede invertirse la dirección del flujo de electricidad, permitiendo que la electricidad fluya desde la batería hasta el punto de recarga al que está conectada;
- 10) «conector»: interfaz física entre el punto de recarga y el vehículo eléctrico a través de la cual se produce el intercambio de la energía eléctrica;
- 11) «transporte aéreo comercial»: transporte con arreglo a la definición del artículo 3, punto 24, del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶³;
- 12) «buque portacontenedores»: buque diseñado exclusivamente para el transporte de contenedores en bodegas y en cubierta;
- 13) «pago contractual»: pago por un servicio de recarga o repostaje del usuario final a un proveedor de servicios de movilidad sobre la base de un contrato celebrado entre ambos;
- 14) «punto de recarga conectado digitalmente»: punto de recarga que puede enviar y recibir información en tiempo real, comunicarse bidireccionalmente con la red eléctrica y el vehículo eléctrico y supervisarse y controlarse a distancia, incluso para iniciar y detener la sesión de recarga y medir los flujos de electricidad;
- 15) «gestor de la red de distribución»: gestor con arreglo a la definición del artículo 2, punto 29, de la Directiva (UE) 2019/944;
- 16) «datos dinámicos»: datos que cambian a menudo o con regularidad;
- 17) «sistema de carreteras eléctricas»: instalación física a lo largo de una carretera que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico mientras el vehículo está en movimiento;
- 18) «vehículo eléctrico»: vehículo de motor equipado con un grupo de propulsión con al menos un mecanismo eléctrico no periférico que funciona como convertidor de energía y está dotado de un sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable, que puede recargarse desde el exterior;
- 19) «suministro de electricidad a aeronaves estacionadas»: suministro de electricidad a una aeronave, a través de una interfaz fija o móvil estandarizada, cuando está estacionada en la puerta de embarque o en un puesto de estacionamiento del aeropuerto;
- 20) «usuario final»: persona física o jurídica que compra un combustible alternativo para su uso directo en un vehículo;
- 21) «itinerancia electrónica»: intercambio de datos y pagos entre el operador de un punto de recarga o repostaje y un proveedor de servicios de movilidad del que un usuario final adquiere un servicio de recarga;
- 22) «plataforma de itinerancia electrónica»: plataforma que conecta a los operadores del mercado, en particular a los proveedores de servicios de movilidad y los operadores de puntos de recarga o repostaje, a fin de permitir la prestación de servicios entre ellos, incluida la itinerancia electrónica;
- 23) «norma europea»: norma con arreglo a la definición del artículo 2, punto 1, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1025/2012;

63. Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- 24) «terminal de mercancías»: terminal con arreglo a la definición del artículo 3, letra s), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- 25) «arqueo bruto»: arqueo con arreglo a la definición del artículo 3, letra e), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴;
- 26) «vehículo pesado»: vehículo de motor de las categorías M², M³, N2 o N3, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE⁶⁵;
- 27) «punto de recarga de alta potencia»: punto de recarga que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia disponible superior a 22 kW;
- 28) «nave de pasaje de gran velocidad»: nave de pasajeros con arreglo a la definición de la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, y que transporta más de doce pasajeros;
- 29) «vehículo ligero»: vehículo de motor de las categorías M1 o N1, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE;
- 30) «proveedor de servicios de movilidad»: persona jurídica que presta servicios a cambio de una remuneración a un usuario final, incluida la venta de un servicio de recarga;
- 31) «punto de recarga de potencia normal»: punto de recarga que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia disponible inferior o igual a 22 kW;
- 32) «punto de acceso nacional»: interfaz digital en la que determinados datos estáticos y dinámicos se ponen a disposición de los usuarios de datos para su reutilización, creada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 3 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión;
- 33) «operador del punto de recarga»: entidad responsable de la gestión y explotación de un punto de recarga, que presta un servicio de recarga al usuario final también en nombre y por cuenta de un proveedor de servicios de movilidad;
- 34) «operador del punto de repostaje»: entidad responsable de la gestión y explotación de un punto de repostaje, que presta un servicio de repostaje al usuario final también en nombre y por cuenta de un proveedor de servicios de movilidad;
- 35) «buque de pasaje»: buque que transporta más de doce pasajeros, incluidos los cruceros, las naves de pasaje de alta velocidad y los buques con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar («buques de pasaje de transbordo rodado»);
- 36) «vehículo híbrido enchufable»: vehículo eléctrico constituido por un motor de combustión convencional combinado con un sistema de propulsión eléctrica, que puede recargarse a partir de una fuente de energía eléctrica externa;
- 37) «potencia disponible»: potencia máxima teórica, expresada en kW, que puede ser suministrada por un punto, estación o grupo de recarga o por una instalación de suministro de electricidad en puerto a un vehículo o buque conectado a dicho punto, estación, grupo o instalación;
- 38) «de acceso público»: infraestructura para los combustibles alternativos que está situada en un emplazamiento o instalación abierto al público en general, con independencia de si la infraestructura para los combustibles alternativos está situada en una propiedad pública o privada, de si se aplican limitaciones o condiciones con respecto al acceso al emplazamiento o instalación y de las condiciones de uso aplicables de la infraestructura para los combustibles alternativos;
- 39) «código de respuesta rápida» (código QR): codificación y visualización de datos conforme a la norma ISO 18004;

64. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

65. Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

40) «recarga puntual»: servicio de recarga adquirido por un usuario final sin necesidad de registrarse, celebrar un acuerdo por escrito o establecer una relación comercial de más larga duración con el operador del punto de recarga más allá de la mera adquisición del servicio;

41) «punto de recarga»: interfaz fija o móvil que permite la transferencia de electricidad a un vehículo eléctrico y que, si bien puede tener una o varias entradas para alojar diferentes tipos de conectores, solo puede recargar los vehículos de uno en uno; se excluyen los dispositivos con una potencia disponible inferior o igual a 3,7 kW cuya finalidad principal no es la recarga de vehículos eléctricos;

42) «punto, estación o grupo de recarga destinado a vehículos ligeros»: punto, estación o grupo de recarga destinado a la recarga de vehículos ligeros, ya sea debido al diseño específico de los conectores/enchufes, al diseño de la plaza de aparcamiento adyacente al punto, estación o grupo de recarga, o a ambas cosas;

43) «punto, estación o grupo de recarga destinado a vehículos pesados»: punto, estación o grupo de recarga destinado a la recarga de vehículos pesados, ya sea debido al diseño específico de los conectores/enchufes, al diseño de la plaza de aparcamiento adyacente al punto, estación o grupo de recarga, o a ambas cosas;

44) «grupo de recarga»: una o varias estaciones de recarga situadas en un lugar determinado;

45) «estación de recarga»: una única instalación física situada en un lugar determinado, que consta de uno o más puntos de recarga;

46) «servicio de recarga»: venta o suministro de electricidad, incluidos los servicios conexos, a través de un punto de recarga de acceso público;

47) «sesión de recarga»: proceso completo de recarga de un vehículo en un punto de recarga de acceso público desde el momento en que se conecta el vehículo hasta el momento en que se desconecta;

48) «repostaje puntual»: servicio de repostaje adquirido por un usuario final sin necesidad de registrarse, celebrar un acuerdo por escrito o establecer una relación comercial de más larga duración con el operador del punto de repostaje más allá de la mera adquisición del servicio;

49) «punto de repostaje»: instalación de repostaje para el suministro de cualquier combustible alternativo líquido o gaseoso, a través de una instalación fija o móvil, que solo puede repostar los vehículos de uno en uno;

50) «servicio de repostaje»: venta o suministro de cualquier combustible alternativo líquido o gaseoso a través de un punto de repostaje de acceso público;

51) «sesión de repostaje»: proceso completo de repostaje de un vehículo en un punto de repostaje de acceso público desde el momento en que se conecta el vehículo hasta el momento en que se desconecta;

52) «estación de repostaje»: una única instalación física situada en un lugar determinado, que consta de uno o más puntos de repostaje;

53) «autoridad reguladora»: autoridad designada por cada Estado miembro con arreglo al artículo 57, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/944;

54) «energía renovable»: energía procedente de fuentes renovables no fósiles con arreglo a la definición del artículo 2, punto 1, de la Directiva (UE) 2018/2001;

55) «buque de pasaje de transbordo rodado»: buque con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar, y que transporta más de doce pasajeros;

56) «estacionamiento seguro y protegido»: área de estacionamiento y descanso contemplada en el artículo 17, punto 1, letra b), dedicada al estacionamiento nocturno de los vehículos pesados;

57) «buque atracado»: con arreglo a la definición del artículo 3, letra n), del Reglamento (UE) 2015/757;

58) «suministro de electricidad en puerto»: aprovisionamiento de electricidad de la red terrestre mediante una interfaz estandarizada para buques de navegación marítima o embarcaciones de navegación interior atracados;

59) «recarga inteligente»: operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta en tiempo real, sobre la base de la información recibida a través de comunicaciones electrónicas;

60) «datos estáticos»: datos que no cambian a menudo ni con regularidad;

61) «red global de la RTE-T»: red con arreglo a la definición del artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

62) «red básica de la RTE-T»: red con arreglo a la definición del artículo 38 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

63) «puerto de navegación interior de la red básica de la RTE-T y puerto de navegación interior de la red global de la RTE-T»: puerto de navegación interior de la red básica o puerto de navegación interior de la red global de la RTE-T que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

64) «puerto marítimo de la red básica de la RTE-T y puerto marítimo de la red global de la RTE-T»: puerto marítimo de la red básica o puerto marítimo de la red global de la RTE-T que figura, junto con su clasificación, en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

65) «gestor de la red de transporte»: operador con arreglo a la definición del artículo 2, punto 35, de la Directiva (UE) 2019/944;

66) «nodo urbano»: zona con arreglo a la definición del artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Artículo 3. Objetivos de la infraestructura de recarga eléctrica destinada a los vehículos ligeros

1. Los Estados miembros garantizarán:

- la implantación de estaciones de recarga de acceso público para vehículos ligeros proporcional a la adopción de los vehículos eléctricos ligeros,
- en su territorio, la implantación de estaciones de recarga de acceso público destinadas a vehículos ligeros con suficiente potencia disponible para dichos vehículos.

Para ello, los Estados miembros velarán por que, al final de cada año, a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, se cumplan los dos objetivos de potencia disponible siguientes:

a) que para cada vehículo eléctrico de batería ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 1 kW a través de estaciones de recarga de acceso público; y

b) que para cada vehículo híbrido enchufable ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 0,66 kW a través de estaciones de recarga de acceso público.

2. Los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos ligeros en la red de carreteras de su territorio. Para ello, los Estados miembros velarán por que:

a) a lo largo de la red básica de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos ligeros que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

b) a lo largo de la red global de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos ligeros que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

3. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se superen las distancias máximas establecidas en las letras a) y b) en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

Artículo 4. Objetivos de la infraestructura de recarga eléctrica destinada a los vehículos pesados

1. Los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos pesados en su territorio. Para ello, los Estados miembros velarán por que:

a) a lo largo de la red básica de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1 400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3 500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

b) a lo largo de la red global de la RTE-T se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 100 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que cumplan los requisitos siguientes:

i) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1 400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

ii) a más tardar el 1 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3 500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se instale en cada área de estacionamiento seguro y protegido al menos una estación de recarga destinada a vehículos pesados con una potencia disponible de al menos 100 kW;

d) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, se implanten en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que suministren una potencia disponible agregada de al menos 600 kW, proporcionada por estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

e) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se implanten en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público destinados a vehículos pesados que suministren una potencia agregada de al menos 1 200 kW, proporcionada por estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

2. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se superen las distancias máximas establecidas en las letras a) y b) en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

Artículo 5. Infraestructura de recarga

1. El operador de la estación de recarga de acceso público tendrá libertad para comprar electricidad a cualquier proveedor de electricidad de la Unión, previo acuerdo de este.

2. El operador del punto de recarga, en los puntos de recarga de acceso público que explote, ofrecerá al usuario final la posibilidad de recargar su vehículo eléctrico de manera puntual, utilizando un instrumento de pago de uso generalizado en la Unión. Para ello:

a) en las estaciones de recarga de acceso público con una potencia disponible inferior a 50 kW implantadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga aceptará pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

- i) lectores de tarjetas de pago;
- ii) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago;
- iii) dispositivos que utilizan una conexión a internet con la que, por ejemplo, puede generarse y utilizarse específicamente un código de respuesta rápida para la operación de pago;

b) en las estaciones de recarga de acceso público con una potencia disponible superior o igual a 50 kW implantadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga aceptará pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

- i) lectores de tarjetas de pago;
- ii) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago.

A partir del 1 de enero de 2027, el operador del punto de recarga garantizará que todas las estaciones de recarga de acceso público que explote con una potencia disponible igual o superior a 50 kW cumplan el requisito de la letra b).

Los requisitos establecidos en las letras a) y b) no se aplicarán a los puntos de recarga de acceso público en los que el servicio de recarga no sea de pago.

3. Cuando el operador del punto de recarga ofrezca la autenticación automática en el punto de recarga de acceso público que explote, se asegurará de que el usuario final tenga derecho a no hacer uso de dicha autenticación y pueda, bien recargar su vehículo de manera puntual, tal como se establece en el apartado 3, bien utilizar otra solución de recarga contractual ofrecida en ese punto de recarga. El operador del punto de recarga exhibirá de manera transparente esta opción y se la ofrecerá convenientemente al usuario final en cada punto de recarga de acceso público que explote y en el que ponga a disposición la autenticación automática.

4. Los precios que aplique el operador del punto de recarga de acceso público serán razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. El operador del punto de recarga de acceso público no distinguirá entre los precios aplicados al usuario final y los precios aplicados al proveedor de servicios de movilidad, ni entre los precios aplicados a los diferentes proveedores de servicios de movilidad. Cuando proceda, el nivel de los precios solo podrá diferenciarse de manera proporcionada, con arreglo a una justificación objetiva.

5. El operador del punto de recarga exhibirá claramente el precio por operación y todos sus componentes en todas las estaciones de recarga de acceso público que explote, de modo que el usuario final disponga de esta información antes de iniciar una sesión de recarga. Deberán exhibirse claramente los siguientes componentes del precio como mínimo, si son aplicables en la estación de recarga:

- el precio por sesión,
- el precio por minuto,
- el precio por kWh.

6. Los precios que aplique el proveedor de servicios de movilidad al usuario final serán razonables, transparentes y no discriminatorios. Antes del inicio de la sesión de recarga, el proveedor de servicios de movilidad pondrá a disposición del usuario final toda la información aplicable relativa a los precios y específica para su sesión

de recarga a través de medios electrónicos de libre acceso y uso generalizado, distinguiendo claramente entre los componentes del precio cobrados por el operador del punto de recarga, los costes de itinerancia electrónica aplicables y otras tasas y recargos aplicados por el proveedor de servicios de movilidad. Las tasas serán razonables, transparentes y no discriminatorias. No se aplicarán recargos adicionales a la itinerancia electrónica transfronteriza.

7. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga se asegurará de que todos los puntos de recarga de acceso público que explote sean puntos de recarga conectados digitalmente.

8. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador del punto de recarga se asegurará de que todos los puntos de recarga de potencia normal de acceso público que explote tengan capacidad para ofrecer recarga inteligente.

9. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la implantación de una señalización adecuada en las áreas de estacionamiento y descanso de la red de carreteras de la RTE-T en las que se instale una infraestructura para los combustibles alternativos, a fin de permitir la fácil identificación de la ubicación exacta de dicha infraestructura.

10. El operador del punto de recarga de acceso público garantizará que todos los puntos de recarga de corriente continua (CC) de acceso público que explote tengan instalado un cable fijo de recarga.

11. Cuando el operador del punto de recarga no sea su propietario, el propietario pondrá a disposición del operador, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, un punto de recarga con las características técnicas que le permitan cumplir las obligaciones establecidas en los apartados 1, 3, 7, 8 y 10.

Artículo 6. Objetivos para la infraestructura de repostaje de hidrógeno de los vehículos de carretera

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya instalado en su territorio un número mínimo de estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público.

Para ello, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya implantadas estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público con una capacidad mínima de 2 t/día y equipadas con al menos un dispensador de 700 bares, situadas a una distancia máxima de 150 km entre ellas, a lo largo de las redes básica y global de la RTE-T. Se suministrará hidrógeno líquido en estaciones de repostaje de acceso público situadas a una distancia máxima de 450 km entre ellas.

Los Estados miembros también velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, haya instalada al menos una estación de repostaje de hidrógeno de acceso público en cada nodo urbano. Se realizará un análisis de la mejor ubicación de dichas estaciones de repostaje, que tendrá en cuenta, en particular, su implantación en centros multimodales en los que puedan abastecer también a otros modos de transporte.

2. Los Estados miembros vecinos velarán por que no se supere la distancia máxima establecida en el apartado 1, párrafo segundo, en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

3. El operador de la estación de repostaje de acceso público o, cuando el operador no sea el propietario, el propietario de esa estación, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, velará por que la estación esté diseñada para abastecer a vehículos ligeros y pesados. En las terminales de mercancías, el operador o el propietario de la estación de repostaje de hidrógeno de acceso público se asegurará de que esta también suministre hidrógeno líquido.

Artículo 7. Infraestructura de repostaje de hidrógeno

1. A partir de la fecha contemplada en el artículo 24, el operador de la estación de repostaje de hidrógeno de acceso público, en todas las estaciones que explote, ofrecerá al usuario final la posibilidad de repostar de manera puntual, utilizando un

instrumento de pago de uso generalizado en la Unión. Para ello, el operador de la estación de repostaje de hidrógeno velará por que todas las estaciones de repostaje de hidrógeno que explote acepten pagos electrónicos a través de al menos uno de los terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago siguientes:

- a) lectores de tarjetas de pago;
- b) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago.

Cuando el operador del punto de repostaje de hidrógeno no sea su propietario, el propietario pondrá a disposición del operador, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ambos, puntos de repostaje de hidrógeno con las características técnicas que le permitan cumplir la obligación establecida en el presente apartado.

2. Los precios que aplique el operador del punto de repostaje de hidrógeno de acceso público serán razonables, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. El operador del punto de repostaje de hidrógeno de acceso público no distinguirá entre los precios aplicados al usuario final y los aplicados al proveedor de servicios de movilidad, ni entre los precios aplicados a los diferentes proveedores de servicios de movilidad. Cuando proceda, el nivel de los precios solo podrá diferenciarse con arreglo a una justificación objetiva.

3. El operador del punto de repostaje de hidrógeno facilitará la información relativa al precio antes del inicio de la sesión de repostaje en las estaciones de repostaje que explote.

4. El operador de la estación de repostaje de acceso público podrá prestar servicios de repostaje de hidrógeno a los clientes sobre una base contractual, también en nombre y por cuenta de otros proveedores de servicios de movilidad. Los precios que aplique el proveedor de servicios de movilidad al usuario final serán razonables, transparentes y no discriminatorios. Antes del inicio de la sesión de recarga, el proveedor de servicios de movilidad pondrá a disposición del usuario final toda la información aplicable relativa a los precios y específica para su sesión de recarga a través de medios electrónicos de libre acceso y uso generalizado, distinguiendo claramente entre los componentes del precio cobrados por el operador del punto de repostaje de hidrógeno, los costes de itinerancia electrónica aplicables y otras tasas y recargos aplicados por el proveedor de servicios de movilidad.

Artículo 8. Infraestructura de GNL para vehículos de transporte por carretera

Los Estados miembros velarán por que, hasta el 1 de enero de 2025, exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL de acceso público cuando exista demanda, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, de manera que los vehículos pesados propulsados por GNL puedan circular por toda la Unión, a menos que los costes sean desproporcionados con respecto a los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

Artículo 9. Objetivos para el suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos

1. Los Estados miembros velarán por que en los puertos marítimos haya un suministro mínimo de electricidad en puerto para los buques portacontenedores y de pasaje de navegación marítima. Para ello, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, a fin de garantizar que a más tardar el 1 de enero de 2030:

- a) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques portacontenedores de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a cincuenta tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90% de esta demanda;
- b) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de

alta velocidad de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a cuarenta tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90% de esta demanda;

c) los puertos marítimos de las redes básica y global de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas de buques distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de alta velocidad de navegación marítima de más de 5 000 toneladas brutas, en los tres últimos años, sea superior a veinticinco tengan una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90% de esta demanda.

2. A la hora de determinar el número de escalas, no se tendrán en cuenta:

a) las escalas de los buques atracados durante menos de dos horas, calculadas sobre la base de la hora de salida y la hora de llegada, controladas de conformidad con el artículo 14 de la propuesta de Reglamento COM(2021) 562;

b) las escalas de los buques que utilicen tecnologías de emisión cero, con arreglo a lo especificado en el anexo III de la propuesta de Reglamento COM(2021) 562;

c) las escalas no programadas por motivos de seguridad o de salvamento en el mar.

3. Cuando el puerto marítimo de la red básica de la RTE-T o de la red global de la RTE-T esté situado en una isla que no esté conectada directamente a la red eléctrica, no se aplicará el apartado 1 hasta que no se haya completado dicha conexión o hasta que no exista suficiente capacidad generada localmente a partir de fuentes de energía limpias.

Artículo 10. Objetivos de suministro de electricidad en puerto en los puertos de navegación interior

Los Estados miembros velarán por que:

a) a más tardar el 1 de enero de 2025 exista al menos una instalación que suministre electricidad en puerto a las embarcaciones de navegación interior en todos los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T;

b) a más tardar el 1 de enero de 2030 exista al menos una instalación que suministre electricidad en puerto a las embarcaciones de navegación interior en todos los puertos de navegación interior de la red global de la RTE-T.

Artículo 11. Objetivos de suministro de GNL en puertos marítimos

1. Los Estados miembros velarán por que a más tardar el 1 de enero de 2025 exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T contemplados en el apartado 2, de manera que los buques de navegación marítima puedan circular por toda la red básica de la RTE-T. Los Estados miembros cooperarán con los Estados miembros vecinos cuando resulte necesario para garantizar la cobertura adecuada de la red básica de la RTE-T.

2. Los Estados miembros designarán en sus marcos de acción nacionales los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T que deberán proporcionar acceso a los puntos de repostaje de GNL contemplados en el apartado 1, teniendo también en cuenta las necesidades reales y la evolución del mercado.

Artículo 12. Objetivos de suministro de electricidad a aeronaves estacionadas

1. Los Estados miembros velarán por que las entidades gestoras de todos los aeropuertos de la red básica y de la red global de la RTE-T garanticen el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas:

a) a más tardar el 1 de enero de 2025, en todas las puertas de embarque utilizadas para las operaciones de transporte aéreo comercial;

b) a más tardar el 1 de enero de 2030, en todos los puestos de estacionamiento utilizados para las operaciones de transporte aéreo comercial.

2. A más tardar el 1 de enero de 2030, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la electricidad suministrada con arreglo al apartado 1 proceda de la red eléctrica o se genere *in situ* como energía renovable.

Artículo 13. Marcos de acción nacionales

1. A más tardar el 1 de enero de 2024, cada Estado miembro elaborará y enviará a la Comisión un proyecto de marco de acción nacional para el desarrollo del mercado por lo que respecta a los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

Dicho marco de acción nacional contendrá, como mínimo, los elementos siguientes:

a) una evaluación del estado actual y de la futura evolución del mercado por lo que respecta a los combustibles alternativos en el sector del transporte, así como del desarrollo de la infraestructura para los combustibles alternativos, teniendo en cuenta el acceso intermodal de dicha infraestructura y, cuando proceda, su continuidad transfronteriza,

b) los objetivos y metas nacionales con arreglo a los artículos 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 y 12 en relación con los cuales se establecen objetivos nacionales obligatorios en el presente Reglamento;

c) los objetivos y metas nacionales relativos a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos correspondientes a las letras l), m), n), o) y p) del presente apartado en relación con los cuales no se establecen objetivos obligatorios en el presente Reglamento;

d) las acciones y medidas necesarias para garantizar la consecución de los objetivos y metas obligatorios contemplados en las letras b) y c) del presente apartado;

e) las medidas para promover la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos destinada a las flotas cautivas, en particular para las estaciones de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno destinadas a los servicios de transporte público y las estaciones de recarga eléctrica destinadas a los sistemas de coche multiusuario;

f) las medidas para fomentar y facilitar la implantación de estaciones de recarga para vehículos ligeros y pesados en instalaciones privadas que no sean de acceso público;

g) las medidas para promover una infraestructura para los combustibles alternativos en los nodos urbanos, en particular con respecto a los puntos de recarga de acceso público;

h) las medidas para promover un número suficiente de puntos de recarga de alta potencia de acceso público;

i) las medidas necesarias para garantizar que la implantación y la explotación de los puntos de recarga, incluida la distribución geográfica de los puntos de recarga bidireccional, contribuyan a la flexibilidad del sistema energético y a la penetración de la electricidad renovable en el sistema eléctrico;

j) las medidas para garantizar que las personas de edad avanzada, las personas con movilidad reducida y las personas con discapacidad puedan acceder a los puntos de recarga y repostaje de acceso público, en consonancia con los requisitos de accesibilidad de los anexos I y III de la Directiva 2019/882;

k) las medidas para eliminar los posibles obstáculos en relación con la planificación, la concesión de permisos y la contratación pública de la infraestructura para los combustibles alternativos;

l) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en aeropuertos, distinta de la de suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas, en particular para la recarga de hidrógeno y electricidad de las aeronaves;

m) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en puertos marítimos, en particular para la electricidad y el hidrógeno, destinada a los servicios portuarios según se definen en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁶;

66. Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

n) un plan de implantación de infraestructura para los combustibles alternativos en puertos marítimos, distinta de la de suministro de GNL y electricidad en puerto, destinada a ser utilizada por los buques de navegación marítima, en particular para el hidrógeno, el amoníaco y la electricidad;

o) un plan de implantación de los combustibles alternativos en el transporte por vías navegables interiores, en particular para el hidrógeno y la electricidad;

p) un plan de implantación que incluya los objetivos, los hitos clave y la financiación necesaria para los trenes eléctricos de hidrógeno o de batería en tramos de la red que no vayan a electrificarse.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los marcos de acción nacionales tengan en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en su territorio, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los marcos de acción nacionales tengan en cuenta, según proceda, los intereses de las autoridades regionales y locales, en particular cuando se trate de infraestructura de recarga y repostaje para el transporte público, así como los intereses de las partes interesadas.

4. Cuando sea necesario, los Estados miembros cooperarán, a través de consultas o de marcos estratégicos conjuntos, para garantizar la coherencia y la coordinación de las medidas necesarias para la consecución de los objetivos del presente Reglamento. En particular, los Estados miembros cooperarán en las estrategias para el uso de combustibles alternativos y la implantación de la infraestructura correspondiente en el transporte acuático. La Comisión asistirá a los Estados miembros en el proceso de cooperación.

5. Las medidas de ayuda a la infraestructura para los combustibles alternativos cumplirán las normas pertinentes sobre ayudas estatales del TFUE.

6. Los Estados miembros pondrán su proyecto de marco de acción nacional a disposición del público y garantizarán la posibilidad real y temprana de este de participar en la elaboración de dicho proyecto.

7. La Comisión evaluará los proyectos de marcos de acción nacionales, y podrá formular recomendaciones a un Estado miembro a más tardar seis meses después de su presentación con arreglo al apartado 1. Dichas recomendaciones podrán referirse, en particular:

a) al nivel de ambición de los objetivos y metas con vistas a cumplir las obligaciones establecidas en los artículos 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 y 12;

b) las acciones y medidas relativas a los objetivos de los Estados miembros.

8. Cada Estado miembro tendrá debidamente en cuenta las recomendaciones de la Comisión en su marco de acción nacional. Si un Estado miembro no tiene en cuenta una recomendación o una parte sustancial de una recomendación, deberá presentar a la Comisión una explicación por escrito.

9. A más tardar el 1 de enero de 2025, cada Estado miembro notificará a la Comisión su marco de acción nacional definitivo.

Artículo 14. Elaboración de informes

1. Cada Estado miembro presentará a la Comisión un informe de situación independiente sobre la ejecución de su marco de acción nacional a más tardar el 1 de enero de 2027 por primera vez, y a continuación cada dos años.

2. Los informes de situación incluirán la información que figura en el anexo I y, en su caso, una justificación relativa al grado de consecución de los objetivos y metas nacionales a los que se refiere el artículo 13.

3. La autoridad reguladora de un Estado miembro evaluará, a más tardar el 30 de junio de 2024 y a partir de entonces con una frecuencia de tres años, cómo la implantación y la explotación de los puntos de recarga pueden permitir a los vehículos eléctricos seguir contribuyendo a la flexibilidad del sistema energético, incluida su

participación en el mercado de balance, y a una mayor absorción de la electricidad renovable. Dicha evaluación tendrá en cuenta todos los tipos de puntos de recarga, ya sean públicos o privados, y formulará recomendaciones en cuanto al tipo, la tecnología de apoyo y la distribución geográfica, a fin de facilitar la capacidad de los usuarios para integrar sus vehículos eléctricos en el sistema. La evaluación se hará pública. Sobre la base de los resultados de la evaluación, los Estados miembros adoptarán, si es necesario, las medidas adecuadas para la implantación de puntos de recarga adicionales, y las incluirán en el informe de situación contemplado en el apartado 1. El gestor de la red tendrá en cuenta la evaluación y las medidas en los planes de desarrollo de la red contemplados en el artículo 32, apartado 3, y el artículo 51 de la Directiva (UE) 2019/944.

4. Sobre la base de las aportaciones del gestor de la red de transporte y del gestor de la red de distribución, la autoridad reguladora de un Estado miembro evaluará, a más tardar el 1 de junio de 2024 y a partir de entonces con una frecuencia de tres años, la posible contribución de la tarificación bidireccional a la penetración de la electricidad renovable en el sistema eléctrico. El informe de evaluación se hará público. Sobre la base de los resultados de la evaluación, los Estados miembros adoptarán, si es necesario, las medidas adecuadas para ajustar la disponibilidad y la distribución geográfica de los puntos de recarga bidireccional, tanto en áreas privadas como públicas, y las incluirán en el informe de situación contemplado en el apartado 1.

5. Seis meses después de la fecha contemplada en el artículo 24, la Comisión formulará orientaciones y adoptará modelos en relación con el contenido, la estructura y el formato de los marcos de acción nacionales y el contenido de los informes de situación nacionales que deben presentar los Estados miembros de conformidad con el artículo 13, apartado 1. La Comisión podrá formular orientaciones y adoptar modelos para facilitar la aplicación efectiva en toda la Unión de cualquier otra disposición del presente Reglamento.

Artículo 15. Revisión de los marcos de acción nacionales e informes de situación

1. A más tardar el 1 de enero de 2026, la Comisión evaluará los marcos de acción nacionales notificados por los Estados miembros con arreglo al artículo 13, apartado 9, y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la evaluación y sobre la coherencia de dichos marcos a escala de la Unión, que incluirá una primera evaluación del grado previsto de consecución de los objetivos y metas nacionales contemplados en el artículo 13, apartado 1.

2. La Comisión evaluará los informes de situación presentados por los Estados miembros con arreglo al artículo 14, apartado 1, y, en su caso, formulará recomendaciones a los Estados miembros para garantizar la consecución de los objetivos y el cumplimiento de las obligaciones establecidos en el presente Reglamento. De conformidad con dichas recomendaciones, los Estados miembros publicarán una actualización de su informe de situación en un plazo de seis meses a partir de las recomendaciones de la Comisión.

3. Un año después de la presentación de los informes de situación nacionales por parte de los Estados miembros con arreglo al artículo 14, apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su evaluación de dichos informes. En dicha evaluación, la Comisión valorará:

- a) los avances realizados a nivel de los Estados miembros en la consecución de los objetivos y metas;
- b) la coherencia de la evolución a escala de la Unión.

4. Sobre la base de los marcos de acción y los informes de situación nacionales presentados por los Estados miembros con arreglo al artículo 13, apartado 1, y al artículo 14, apartado 1, la Comisión publicará y actualizará periódicamente infor-

mación sobre los objetivos nacionales presentados por cada Estado miembro en relación con:

- a) el número de puntos de recarga y estaciones de recarga de acceso público, indicando por separado los puntos de recarga destinados a vehículos ligeros y los puntos de recarga destinados a vehículos pesados y de conformidad con la clasificación del anexo III;
- b) el número de puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público;
- c) la infraestructura de suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;
- d) la infraestructura de suministro de electricidad para las aeronaves estacionadas en los aeropuertos de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;
- e) el número de puntos de repostaje de GNL en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;
- f) el número de puntos de repostaje de GNL de acceso público para vehículos de motor;
- g) el número de puntos de repostaje de GNC de acceso público para vehículos de motor;
- h) los puntos de recarga y repostaje de otros combustibles alternativos en los puertos marítimos y en los puertos de navegación interior de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;
- i) los puntos de recarga y repostaje de otros combustibles alternativos en los aeropuertos de la red básica de la RTE-T y de la red global de la RTE-T;
- j) los puntos de recarga y repostaje para el transporte ferroviario.

Artículo 16. Seguimiento de los avances

1. A más tardar el 28 de febrero del año siguiente a la entrada en vigor del presente Reglamento, y posteriormente cada año a más tardar en esa fecha, los Estados miembros comunicarán a la Comisión el total de potencia disponible de recarga agregada, el número de puntos de recarga de acceso público y el número de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables matriculados implantados en su territorio a 31 de diciembre del año anterior, de conformidad con los requisitos del anexo III.

2. Cuando del informe al que se refiere el apartado 1 del presente artículo o de cualquier información de que disponga la Comisión se desprenda que un Estado miembro corre el riesgo de no conseguir los objetivos nacionales establecidos en el artículo 3, apartado 1, la Comisión podrá emitir una conclusión al respecto y pedir al Estado miembro en cuestión que adopte medidas correctoras para poder lograrlo. En los tres meses a partir de la recepción de las conclusiones de la Comisión, el Estado miembro en cuestión notificará a la Comisión las medidas correctoras que tenga previsto adoptar para conseguir los objetivos establecidos en el artículo 3, apartado 1. Las medidas correctoras conllevarán medidas adicionales que el Estado miembro deberá adoptar para conseguir los objetivos establecidos en el artículo 3, apartado 1, así como un calendario claro de acciones que permitan evaluar los avances anuales hacia la consecución de dichos objetivos. Si la Comisión considera que las medidas correctoras son satisfactorias, el Estado miembro en cuestión actualizará el último informe de situación contemplado en el artículo 14 con dichas medidas correctoras y lo presentará a la Comisión.

Artículo 17. Información al usuario

1. Se facilitará información pertinente, coherente y clara sobre los vehículos de motor que pueden alimentarse regularmente con los distintos combustibles comercializados o recargarse en los puntos de recarga. Dicha información figurará en los manuales de los vehículos de motor, en los puntos de recarga y repostaje, en los ve-

hículos de motor y en los concesionarios de vehículos de motor en el territorio de los Estados miembros. Este requisito se aplicará a todos los vehículos de motor comercializados después del 18 de noviembre de 2016, así como a sus manuales.

2. La identificación de los vehículos y la compatibilidad de la infraestructura, así como la identificación de los combustibles y la compatibilidad de los vehículos, a los que se refiere el apartado 1 serán conformes con las especificaciones técnicas del anexo II, puntos 9.1 y 9.2. Cuando tales normas se refieran a una expresión gráfica, incluido un sistema de código de colores, la expresión gráfica será sencilla y fácilmente comprensible y se colocará de una manera claramente visible:

a) en los correspondientes surtidores y sus boquillas, en todos los puntos de repostaje, desde la fecha en la que se comercialicen los combustibles; o

b) en la proximidad inmediata de los tapones de todos los depósitos de combustible de los vehículos de motor para los que se recomienda y con los que es compatible ese combustible, así como en los manuales de los vehículos de motor, cuando los vehículos de motor se comercialicen después del 18 de noviembre de 2016.

3. A efectos informativos, cuando se exhiban los precios de los combustibles en una estación de servicio, se colocará, cuando proceda y en particular en el caso de la electricidad y el hidrógeno, una comparación entre los precios unitarios pertinentes con arreglo a la metodología común para la comparación de precios unitarios de los combustibles alternativos a la que se refiere el anexo II, punto 9.3.

4. Cuando las normas europeas que establecen las especificaciones técnicas de un combustible no incluyan disposiciones de etiquetado para el cumplimiento de las normas en cuestión, cuando las disposiciones de etiquetado no hagan referencia a una expresión gráfica, incluido un sistema de codificación de colores, o cuando las disposiciones de etiquetado no sean adecuadas para conseguir los objetivos del presente Reglamento, la Comisión podrá, en aras de la implementación uniforme de los apartados 1 y 2:

a) encargar a las organizaciones europeas de normalización que elaboren especificaciones de etiquetado en materia de compatibilidad;

b) adoptar actos de ejecución que determinen la expresión gráfica, incluido un sistema de códigos de colores, de la compatibilidad de los combustibles introducidos en el mercado de la Unión que, en la evaluación de la Comisión, alcancen el nivel del 1% del volumen total de ventas en más de un Estado miembro.

5. Cuando se actualicen las disposiciones sobre etiquetado de las normas europeas correspondientes, se adopten actos de ejecución relativos al etiquetado o se elaboren nuevas normas europeas para los combustibles alternativos, según proceda, los requisitos de etiquetado correspondientes se aplicarán a todos los puntos de recarga y repostaje y a todos los vehículos de motor matriculados en el territorio de los Estados miembros a los veinticuatro meses de su actualización o adopción respectiva.

Artículo 18. Suministro de datos

1. Los Estados miembros designarán una organización para el registro de identificaciones. La organización para el registro de identificaciones expedirá y gestionará códigos de identificación únicos, a fin de identificar, como mínimo, a los operadores de puntos de recarga y a los proveedores de servicios de movilidad, a más tardar un año después de la fecha contemplada en el artículo 24.

2. Los operadores de puntos de recarga y repostaje de acceso público o los propietarios de dichos puntos, de conformidad con los acuerdos establecidos entre ellos, garantizarán la disponibilidad de datos estáticos y dinámicos relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos que exploten y permitirán el acceso a dichos datos a través de los puntos de acceso nacionales sin coste alguno. Pondrán a disposición los tipos de datos siguientes:

a) datos estáticos relativos a los puntos de recarga y repostaje de acceso público que exploten:

- i) ubicación geográfica del punto de recarga o repostaje,
- ii) número de conectores,
- iii) número de plazas de aparcamiento para personas con discapacidad,
- iv) información de contacto del propietario y del operador de la estación de recarga y repostaje;

b) otros datos estáticos relativos a los puntos de recarga de acceso público que exploten:

i) códigos de identificación, al menos del operador del punto de recarga y de los proveedores de servicios de movilidad que ofrecen servicios en ese punto de recarga, tal como se contempla en el apartado 1,

- ii) tipo de conector,
- iii) tipo de corriente (CA/CC),
- iv) potencia disponible (kW);

c) datos dinámicos relativos a todos los puntos de recarga y repostaje explotados por ellos:

- i) estado operativo (operativo / fuera de servicio),
- ii) disponibilidad (en uso / fuera de uso),
- iii) precio por operación.

3. Los Estados miembros garantizarán el acceso abierto y no discriminatorio de todas las partes interesadas a los datos a través de su punto de acceso nacional, en aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁷.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a:

- a) añadir tipos de datos adicionales a los especificados en el apartado 2;
- b) especificar los elementos relacionados con el formato, la frecuencia y la calidad de publicación de los datos;
- c) establecer procedimientos detallados que permitan el suministro y el intercambio de los datos exigidos con arreglo al apartado 2.

Artículo 19. Especificaciones técnicas comunes

1. Los puntos de recarga de potencia normal para vehículos eléctricos, excluidas las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.1.

2. Los puntos de recarga de alta potencia para vehículos eléctricos, excluidas las unidades inalámbricas o inductivas, implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir como mínimo las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 1.2.

3. Los puntos de repostaje de hidrógeno de acceso público implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, puntos 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4.

4. Las instalaciones de suministro de electricidad en puerto para el transporte marítimo implantadas o renovadas a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, puntos 4.1 y 4.2.

5. Los puntos de recarga GNC para vehículos de motor implantados o renovados a partir de la fecha contemplada en el artículo 24 deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas en el anexo II, punto 8.

6. De conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012, la Comisión podrá pedir a las organizaciones europeas de normalización que elaboren normas europeas que contengan especificaciones técnicas para los ámbitos que fi-

⁶⁷. Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

guran en el anexo II del presente Reglamento en relación con los cuales la Comisión no haya adoptado especificaciones técnicas comunes.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a:

a) completar el presente artículo con especificaciones técnicas comunes, a fin de permitir la plena interoperabilidad técnica de la infraestructura de recarga y repostaje por lo que respecta a las conexiones físicas y el intercambio de comunicación para los ámbitos enumerados en el anexo II;

b) modificar el anexo II actualizando las referencias a las normas contempladas en las especificaciones técnicas establecidas en dicho anexo.

Artículo 20. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La facultad para adoptar actos delegados mencionada en los artículos 18 y 19 se otorgará a la Comisión por un período de cinco años a partir de la fecha contemplada en el artículo 24. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 18 y 19 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 18 y 19 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará tres meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 21. Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Artículo 22. Reexamen

A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión reexaminará el presente Reglamento y, si procede, presentará una propuesta de modificación.

Artículo 23

1. Derogación Queda derogada la Directiva 2014/94/UE a partir de la fecha contemplada en el artículo 24.

2. Las referencias a la Directiva 2014/94/UE se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 24. Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente / la presidenta

N. de la r.: La documentació que acompanya la proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE pel que fa a la notificació de compensacions respecte a una mesura de mercat mundial per a operadors d'aeronaus establerts a la Unió

295-00029/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15267 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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 [COM(2021) 567 final] [2021/0204 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021), 567 final 2021/0204 (COD)

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta introduce una modificación de las normas de aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE) para aplicar el proceso de notificación de los Estados miembros a las compañías aéreas establecidas en la UE de la compensación para el año 2021 con arreglo al Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El objetivo es aplicar esta notificación de manera que se minimice la carga administrativa para las autoridades nacionales y los operadores de líneas aéreas, y se ofrezca seguridad jurídica en lo que respecta a la compensación en virtud del CORSIA por parte de las compañías aéreas establecidas en los Estados miembros.

El CORSIA de la OACI es un mecanismo de compensación según el cual los países deben velar por que las compañías aéreas que tengan su sede en ellos compensen mediante créditos internacionales las emisiones de CO₂ que superen el valor de referencia pertinente. Debido a la pandemia de Covid-19, el Consejo de la OACI decidió en junio de 2020 que se utilizaran las emisiones de 2019 como valor de referencia para el período 2021-2023, en lugar del promedio de emisiones del período 2019-2020¹. La revisión del CORSIA en 2022 examinará el impacto de la Covid-19 en diversos aspectos del CORSIA.

La UE tiene la intención de aplicar el CORSIA sin perjuicio de las diferencias notificadas en 2018² y de la manera en que el Parlamento Europeo y el Consejo modifiquen la legislación de la Unión. Por lo tanto, las compañías aéreas establecidas en la UE deben entregar créditos si fuera necesario para cumplir la compensación en virtud del CORSIA con respecto a sus emisiones de 2021. Según lo previsto en las normas y métodos recomendados del CORSIA, los Estados miembros de la UE deben calcular e informar a las compañías aéreas de su compensación con respecto a las emisiones de 2021 a más tardar el 30 de noviembre de 2022; posteriormente, dichas compañías deben cancelar el número de créditos correspondiente a más tardar el 31 de enero de 2025.

Como consecuencia de la pandemia de Covid-19, en 2020, las emisiones de CO₂ del RCDE de la aviación disminuyeron en un 64% con respecto a 2019³. En noviembre de 2020, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) publicó sus previsiones sobre la recuperación del sector europeo de la aviación para el período 2020-2024⁴. Estas describen el impacto de la pandemia de Covid-19 en el tráfico aéreo. Según las previsiones, incluso partiendo de la hipótesis más optimista, los niveles de emisión de 2019 no se alcanzarían antes de 2024, mientras que la hipótesis más pesimista prevé que dicha recuperación se produzca para 2029.

1. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>

2. Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo, de 29 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (DO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

3. https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4. <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>

Aunque las estimaciones no prevén ningún requisito real de compensación con arreglo al CORSIA durante el período 2021-2023, el Derecho de la Unión debe imponer a los Estados miembros la obligación legal de notificar a las compañías aéreas establecidas en la UE las cifras de compensación con respecto a las emisiones durante 2021 a más tardar el 30 de noviembre de 2022. Sobre la base de las pruebas fácticas anteriores sobre 2020 y el primer semestre de 2021, la probabilidad de que se materialice algún requisito real de compensación del CORSIA con respecto a 2021 es mínima y es también muy baja con respecto a 2022. Por lo tanto, la presente propuesta prevé que, una vez esté claro cuál es la cifra de compensación adicional correspondiente al año 2021 (muy probablemente: cero), los Estados miembros se lo comunicarán a las compañías aéreas a lo largo de 2022. La presente propuesta debe ser adoptada por el Consejo y el Parlamento Europeo una vez se conozcan los datos de emisiones de 2021, es decir, después del 1 de enero de 2022.

Se aplicará el mismo enfoque a los años siguientes en caso de que aún no se hayan adoptado las propuestas pertinentes del paquete de medidas «Objetivo 55».

Las obligaciones en virtud del RCDE de las compañías aéreas establecidas en la UE siguen estando vigentes según se definen en el Derecho de la Unión de conformidad con la Directiva 2003/87/CE. Estas obligaciones incluyen la obligación de controlar y notificar sus emisiones, también las relativas a los vuelos entre el EEE y terceros países.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La revisión de las normas del RCDE de la aviación forma parte integrante del paquete de medidas «Objetivo 55» de la UE. La revisión incluye la aplicación del CORSIA a través de la Directiva RCDE UE.

La presente propuesta es la única modificación relacionada con el CORSIA que debe estar en vigor antes del 30 de noviembre de 2022, de modo que la notificación de la compensación adicional cero pueda efectuarse a más tardar en esa fecha.

Otras modificaciones relacionadas con la aplicación del CORSIA incluyen disposiciones relativas al uso de créditos internacionales para vuelos fuera del EEE, a las obligaciones de entrega para vuelos fuera del EEE, al trato de las compañías aéreas no establecidas en la UE para vuelos fuera de Europa, al trato de las compañías aéreas establecidas en la UE en rutas en las que el CORSIA no se aplica de la misma manera, y a la cobertura de la Directiva de los vuelos de compañías aéreas de la UE entre dos terceros países. Estas otras modificaciones relacionadas con la aplicación del CORSIA se recogen en una propuesta más amplia de Directiva para modificar 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.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Esta propuesta tan específica no plantea ningún problema de coherencia con otras políticas de la Unión.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El fundamento jurídico de esta propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas de la UE pueden complementar y reforzar eficazmente las medidas que se tomen a escala regional, nacional y local. La coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, también deben facilitarse medidas eficaces a escala mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la UE trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la UE posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

Proporcionalidad

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental.

Elección del instrumento

Se considera que una Decisión del Parlamento y del Consejo mediante el procedimiento legislativo ordinario⁵ es el instrumento adecuado para modificar la Directiva RCDE, ya que son los Estados miembros los que deben emprender las acciones necesarias. Esta elección está en consonancia con los precedentes de tres decisiones anteriores relacionadas con el RCDE (la Decisión de «aplazamiento»⁶, la Decisión relativa a una reserva de estabilidad del mercado⁷ y la primera Decisión de «parada del reloj» del RCDE⁸).

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

No se realizó ninguna evaluación *ex post* ni control de adecuación en relación con estas propuestas debido a la fase inicial de aplicación de la legislación vigente y, por consiguiente, a la limitada disponibilidad de datos.

Consultas con las partes interesadas

Se consultó a las partes interesadas sobre las opciones políticas para aplicar el CORSIA mediante el RCDE UE, según corresponda. La evaluación inicial de impacto de la actualización de las normas del RCDE de la aviación se publicó el 3 de julio de 2020, con un período para la presentación de observaciones que duró hasta el 28 de agosto de 2020, y la consulta pública abierta se llevó a cabo a través de una encuesta en línea entre el 1 de octubre de 2020 y el 14 de enero de 2021. Los resultados de las consultas con las partes interesadas se resumen en un anexo de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al

5. A diferencia de actos similares dirigidos únicamente a posiciones en organismos internacionales con arreglo al artículo 218, apartado 9, del Tratado, que solo implicaban al Consejo, por ejemplo, la Decisión del Consejo por la que se notifican diferencias a la OACI.

6. Decisión n.º 1359/2013/UE que modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de precisar las disposiciones sobre el calendario de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 343 de 19.12.2013, p. 1).

7. 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 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

8. Decisión 377/2013/UE que establece una excepción temporal a 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 Comunidad (DO L 113 de 25.4.2013, p. 1).

objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial⁹.

Evaluación de impacto

El objeto de la presente propuesta se refiere a la notificación de la compensación por parte de los Estados miembros y no tiene repercusiones medioambientales ni económicas en comparación con la situación actual.

En la evaluación de impacto que acompaña a la 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, se evaluaron las opciones políticas para la aplicación del CORSIA y el aumento de la subasta para el sector de la aviación¹⁰.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta¹¹.

4. Repercusiones presupuestarias

La presente propuesta no tiene repercusiones presupuestarias.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Las autoridades nacionales y los operadores de aeronaves pueden utilizar la infraestructura existente para el seguimiento y la notificación de las emisiones de los operadores de aeronaves. Dado que no se prevén transacciones, no se requiere ningún sistema de registro.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Se añade un nuevo apartado al artículo 12 de la Directiva 2003/87/CE que impone a las autoridades nacionales de los Estados miembros la obligación legal de notificar una compensación adicional [muy probablemente: cero] a los operadores de aeronaves establecidos en la UE con respecto a sus emisiones de 2021.

Los operadores de aeronaves que deben ser notificados son los operadores de aeronaves a que se refiere el artículo 1 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión, por el que se aplica el CORSIA, según corresponda, en lo que respecta al seguimiento y a la notificación de las emisiones.

2021/0204 (COD)

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

9. SWD [deberá añadirse la referencia]

10. SWD [deberá añadirse la referencia]

11. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,
Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,
Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

(1) El Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) lleva funcionando desde 2019 en lo que respecta al seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones y se concibe como un instrumento de mercado de aplicación mundial destinado a compensar las emisiones de dióxido de carbono de la aviación internacional desde el 1 de enero de 2021 por encima de un nivel fijo de emisiones con determinados créditos de compensación.

(2) La Unión tiene la intención de aplicar el CORSIA sin perjuicio de las diferencias entre la legislación de la UE y el CORSIA, notificadas a la OACI a raíz de la Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo¹⁴, y de la manera en que el Parlamento Europeo y el Consejo modifiquen la legislación de la Unión.

(3) El Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión¹⁵ se adoptó para aplicar adecuadamente las normas del CORSIA en materia de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de la aviación. La compensación con arreglo a las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente del CORSIA¹⁶ se calcula sobre la base de las emisiones de CO₂ verificadas de conformidad con dicho Reglamento.

(4) Debido a la gran disminución de las emisiones de la aviación en 2020 como consecuencia de la pandemia de Covid-19, el Consejo de la OACI decidió en su 220º período de sesiones de junio de 2020 que las emisiones de 2019 debían utilizarse como valor de referencia para calcular la compensación por parte de los operadores de aeronaves correspondiente al período 2021-2023.

(5) Es muy probable que las emisiones de la aviación no superen sus niveles colectivos de 2019 en 2021. Por lo tanto, se espera que la compensación adicional de los operadores de aeronaves sea cero para el año 2021.

(6) Los Estados miembros deben aplicar el CORSIA notificando a los operadores de aeronaves establecidos en dichos Estados miembros su compensación con respecto al año 2021 a más tardar el 30 de noviembre de 2022.

(7) Dado que los objetivos de la presente Decisión no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(8) A fin de garantizar la certeza sobre el nivel de compensación con respecto al año 2021, la presente Decisión debe adoptarse después del 1 de enero de 2022, cuando se conozca el nivel total de emisiones del año 2021.

12. DO C [...], [...], p. [...].

13. DO C [...], [...], p. [...].

14. Decisión (UE) 2018/2027 del Consejo, de 29 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional respecto a la Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (plan CORSIA) (DO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

15. Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión, de 18 de julio de 2019, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las medidas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de la aviación a los efectos de la aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 250 de 30.9.2019, p. 10).

16. Primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (anexo 16, volumen IV, del Convenio de Chicago).

(9) Es importante garantizar la seguridad jurídica a las autoridades nacionales y los operadores de aeronaves en lo que respecta a la compensación en virtud del CORSIA para el año 2021 lo antes posible a lo largo de 2022. En consecuencia, la presente decisión debe entrar en vigor sin demora.

(10) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/87/CE en consecuencia.

Han adoptado la presente decisión:

Artículo 1

En el artículo 12 de la Directiva 2003/87/CE, se añade el apartado 6 siguiente:

«6. A más tardar el 30 de noviembre de 2022, los Estados miembros notificarán a los operadores de aeronaves que, con respecto al año 2021, disponen de una compensación [cero] en el sentido de las Normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional de la OACI. Los Estados miembros notificarán a los operadores de aeronaves que cumplan las siguientes condiciones:

a) son titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o están registrados en un Estado miembro, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro;

b) producen emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas procedentes del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg que efectúen los vuelos contemplados en el anexo I, distintos de los que tienen origen y destino en el mismo Estado miembro (incluidas las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro), a partir del 1 de enero de 2019.

A los efectos del párrafo primero, letra b), no se tendrán en cuenta las emisiones de CO₂ de los siguientes tipos de vuelos:

- i) vuelos de Estado,
- ii) vuelos humanitarios,
- iii) vuelos médicos,
- iv) vuelos militares,
- v) vuelos de extinción de incendios.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'ús de combustibles renovables i combustibles hipocarbònics en el transport marítim i pel qual es modifica la Directiva 2009/16/CE

295-00030/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15268 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 562 final] [COM(2021) 562 final anexo] [2021/0210 (COD)] {SEC(2021) 562 final} {SWD(2021) 635 final} {SWD(2021) 636 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 562 final, 2021/0210 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea, ya que contribuye al 75% del volumen del comercio exterior de la UE y al 31% del volumen del comercio interior de la UE. Cada año, unos 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de la UE, de los cuales unos 14 millones lo hacen en cruceros. El transporte marítimo desempeña un papel importante a la hora de salvaguardar la conectividad de las islas y las regiones marítimas periféricas con el resto del mercado único¹. Unas conexiones de transporte marítimo eficientes son esenciales

1. EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020 [«El transporte de la UE en cifras, el libro de bolsillo estadístico 2020»], https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_es.

para la movilidad de los ciudadanos de la UE, para el desarrollo de las regiones de la UE y para la economía de la UE en su conjunto.

El sector del transporte marítimo opera en un entorno de mercados abiertos y competencia internacional. Los servicios de transporte marítimo dentro de la UE están abiertos a todos los armadores de la UE y operadores de todas las nacionalidades pueden prestar estos servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros de la UE y entre los Estados miembros de la UE y terceros países (países no pertenecientes a la UE). La igualdad de condiciones para los operadores de buques y las empresas navieras es fundamental para el buen funcionamiento del mercado del transporte marítimo de la UE.

En septiembre de 2020, la Comisión adoptó una propuesta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% como mínimo para 2030² y situar a la UE en una senda responsable para llegar a ser climáticamente neutra de aquí a 2050. Para lograr la neutralidad climática, es necesaria una reducción del 90% de las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050. Todos los modos de transporte, también el marítimo, deberán contribuir a los esfuerzos de reducción.

A fin de reducir de manera significativa las emisiones de CO₂ del transporte marítimo internacional es necesario utilizar menos energía (aumento de la eficiencia energética) y tipos de energía más limpios (utilizar combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos). La Comunicación sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030³ explica lo siguiente: «Tanto el sector aéreo como el marítimo deberán redoblar sus esfuerzos para mejorar la eficiencia de las aeronaves, los buques y sus operaciones, y aumentar el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos producidos de manera sostenible. Este aspecto se evaluará con más detalle en el marco de las iniciativas relativas a los combustibles de aviación sostenibles (ReFuelEU) y a un espacio marítimo europeo verde (FuelEU), cuyo objetivo es aumentar la producción y la adopción de combustibles alternativos sostenibles en estos sectores. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe producirse de aquí a 2030 a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después».

En función de las hipótesis de actuación evaluadas en el marco del Plan del Objetivo Climático para 2030 y en apoyo de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, los combustibles renovables y los hipocarbónicos deben representar entre el 6% y el 9% de la combinación de combustibles del transporte marítimo internacional en 2030 y entre el 86% y el 88% de aquí a 2050 para contribuir a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la economía de la UE⁴.

El Plan señala que la cuota de energías renovables en el sector del transporte debe aumentar mediante el desarrollo de la electrificación, los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables e hipocarbónicos como parte de un enfoque holístico e integrado, y que los combustibles sintéticos basados en hidrógeno serán cruciales para la descarbonización, en particular en el sector de la aviación y el marítimo.

A escala internacional también existen presiones para que el sector del transporte marítimo utilice combustibles más limpios. En 2018, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó su estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de buques. En la lista de posibles medidas a corto plazo señaladas, la OMI incluye el fomento de la utilización de combustibles alternativos hipocarbónicos y sin emisiones de carbono y el suministro de electricidad en puerto.

2. COM(2020) 563 final.

3. COM(2020) 562 final.

4. La hipótesis de evaluación de una combinación de medidas reglamentarias y de tarificación del carbono y (denominada «MIX») prevé un porcentaje del 7,5% para 2030 y del 86% para 2050.

En la actualidad, la combinación de combustibles en el sector marítimo depende totalmente de los combustibles fósiles. Esto puede explicarse por la insuficiencia de incentivos para que los operadores reduzcan las emisiones y por la falta de alternativas tecnológicas maduras, asequibles y utilizables a escala mundial a los combustibles fósiles en el sector. Una serie de fallos del mercado causan y refuerzan parcialmente estos problemas. Algunos ejemplos son:

- las interdependencias entre la oferta, la distribución y la demanda de combustibles;
- la falta de información sobre las futuras reglamentaciones;
- la larga vida útil de los activos (buques e infraestructuras de suministro de combustible).

La iniciativa FuelEU Maritime propone un marco normativo común de la UE para aumentar la proporción de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en la combinación de combustibles del transporte marítimo internacional sin crear barreras al mercado único.

Las consideraciones sobre los posibles obstáculos al mercado único, la distorsión de la competencia entre los operadores y el desvío de rutas comerciales son especialmente relevantes para los requisitos de combustible, ya que los costes de combustible constituyen una parte sustancial de los costes de los operadores de buques. La proporción de los costes de combustible en los costes de explotación de los buques puede oscilar entre alrededor del 35% de la tarifa de flete de un pequeño buque cisterna y alrededor del 53% para los buques portacontenedores o graneleros. Por lo tanto, las variaciones en los precios de los combustibles para uso marítimo pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques.

Al mismo tiempo, la diferencia de precios entre los combustibles para uso marítimo convencionales de origen fósil y los combustibles renovables y los hipocarbónicos sigue siendo elevada. Para mantener la competitividad y, al mismo tiempo, orientar al sector hacia la transición en el ámbito de los combustibles que inevitablemente debe emprender, se necesitan obligaciones claras y uniformes sobre el uso por parte de los buques de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos.

Se espera que una mayor previsibilidad del marco regulador estimule el desarrollo tecnológico y la producción de combustibles y ayude al sector a desbloquear la situación existente entre la oferta y la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Es necesario establecer obligaciones claras y uniformes sobre el uso de la energía por parte de los buques para mitigar el riesgo de fuga de carbono, al que es propenso el transporte marítimo debido a su carácter internacional y a la posibilidad de abastecerse de combustible fuera de la UE. Debido a la dimensión transfronteriza y mundial del transporte marítimo, se prefiere un Reglamento marítimo común, frente a un marco jurídico que obligue a los Estados miembros de la UE a transponer la legislación de la UE a su legislación nacional. Esto último podría dar lugar a un mosaico de medidas nacionales con requisitos y objetivos diferentes.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La iniciativa FuelEU Maritime forma parte de la «batería de medidas» diseñada para abordar las emisiones del transporte marítimo y, al mismo tiempo, mantener unas condiciones de competencia equitativas. Es plenamente coherente con otras medidas presentadas como parte del paquete de medidas «Objetivo 55» y se basa en los instrumentos políticos existentes, como el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵, que establece un sistema de la UE para el seguimiento, la notificación y la verificación (SNV) de las emisiones de dióxido de

5. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

carbono y demás información pertinente de los grandes buques que utilizan puertos de la UE.

Se considera necesaria una batería de medidas para abordar diversas y distintas deficiencias del mercado que obstaculizan la implantación de acciones de mitigación en el sector marítimo. Además de la iniciativa FuelEU Maritime, cuyo objetivo es aumentar la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos, la Comisión propone ampliar el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)⁶ al sector marítimo y revisar la Directiva sobre fiscalidad de la energía⁷. Estas dos iniciativas deben garantizar una reducción rentable de las emisiones en el sector y que el precio del transporte refleje el impacto que tiene en el medio ambiente, la salud y la seguridad energética.

Además, la batería de medidas incluirá la revisión de otras directivas, entre ellas:

- la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos⁸; y
- la Directiva sobre fuentes de energía renovables⁹.

Además de estas leyes revisadas, la Comisión abordará la necesidad de emprender actividades adicionales de investigación e innovación (I+D+i), en particular a través de la asociación Waterborne por el transporte de cero emisiones propuesta por la plataforma tecnológica Waterborne en el marco de Horizonte Europa¹⁰. También revisará las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía¹¹ en consonancia con los objetivos políticos del Pacto Verde Europeo, que deben permitir una financiación suficiente de la transformación ecológica del sector (incluida la implantación de infraestructuras de recarga en puerto) y, al mismo tiempo, evitar el falseamiento de la competencia.

Si se analizan más detalladamente las acciones propuestas, actualmente no existe ningún mecanismo, ni a nivel de la OMI ni de la UE, para corregir la presencia de externalidades negativas (los costes indirectos de las emisiones que de otro modo no se tienen en cuenta) en el sector. Esto impide a los operadores tener en cuenta, en sus decisiones operativas y de inversión, el coste social de su actividad en términos de cambio climático y contaminación atmosférica. La literatura económica indica que los mecanismos de fijación de precios son los instrumentos preferidos para «internalizar» los costes externos. Los principales ejemplos serían un impuesto fijado al nivel del coste externo o un instrumento de «límite máximo y comercio», como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE), que establece un límite a las emisiones globales y permite que el mercado determine su precio adecuado. Ambos se describen como «medidas basadas en el mercado».

Sin embargo, si bien el comercio de derechos de emisión puede lograr una reducción rentable de las emisiones de gases de efecto invernadero y proporciona una señal de precios uniforme que influye en las decisiones de los operadores, los inversores y los consumidores, no aborda suficientemente todos los obstáculos a la implantación de soluciones de emisiones cero o de bajas emisiones.

Se necesitan medidas adicionales para garantizar la igualdad de condiciones al tiempo que se eliminan los obstáculos a las inversiones en tecnologías e infraestructuras energéticas limpias, se reducen a su vez los costes de reducción y se complementa la acción del RCDE UE. Estos aspectos son especialmente importantes a la hora de contribuir a las medidas de mitigación, como el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector del transporte marítimo, que tienen un gran potencial para reducir las emisiones en el futuro pero que, en la actualidad, se enfrentan a elevados costes de reducción, así como a obstáculos específicos del mercado.

6. Directiva 2003/87/CE.

7. Directiva 2003/96/CE del Consejo.

8. Directiva 2014/94/UE,

9. Directiva (UE) 2018/2001.

10. <https://www.waterborne.eu/>.

11. Comunicación de la Comisión (2014/C 200/01).

Si bien la ampliación del RCDE UE al sector marítimo impulsará aún más las mejoras de la eficiencia energética y reducirá la diferencia de precios entre las tecnologías convencionales y las de bajas emisiones, su capacidad para contribuir a una implantación rápida de las tecnologías basadas en combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo depende en gran medida de su nivel de precios real, que es poco probable que alcance niveles suficientes para este fin a corto y medio plazo.

Del mismo modo, la legislación relativa al *suministro* de combustible (Directiva sobre fuentes de energía renovables) y a las *infraestructuras* (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) no ha tenido un efecto significativo en la utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo y debe complementarse con medidas capaces de crear una *demand*a de este tipo de combustibles. Además, la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables no podría abordar el alto riesgo de suministro de combustible fuera de la UE para el sector del transporte marítimo.

En la actualidad no existe un marco regulador de la UE que aborde específicamente el uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo. Esta iniciativa pretende colmar esta laguna y aumentar la demanda de este tipo de combustibles en el transporte marítimo, manteniendo al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas y un mercado de la UE que funcione correctamente para los combustibles para uso marítimo y el transporte marítimo.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Esta iniciativa tiene por objeto aumentar la utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo de la UE y, al mismo tiempo, mantener la igualdad de condiciones, tanto en el mar como en puerto, y contribuir a la consecución de los objetivos climáticos y medioambientales de la UE e internacionales. Garantizar una combinación de combustibles más diversa y una mayor penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos es fundamental para garantizar la contribución del sector a la ambición europea de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo. Al mismo tiempo, es importante adoptar un enfoque diferenciado para el uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en la navegación y en los puertos, a fin de tener en cuenta las distintas implicaciones para la contaminación atmosférica, con requisitos más estrictos para los buques en los puertos y diferente disponibilidad de tecnologías (más opciones para los buques en los puertos).

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

Esta iniciativa tiene por objeto mantener altos niveles de conectividad y preservar la competitividad de la industria en el sector marítimo, aumentando al mismo tiempo su sostenibilidad. El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) faculta a la Unión para establecer disposiciones adecuadas para la navegación marítima.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El transporte marítimo es un sector internacional por naturaleza. En Europa, aproximadamente el 75% de los viajes notificados en el marco del sistema SNV se realizan dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) (y, por lo tanto, podrían ser una variable sustitutiva para el tráfico dentro de la UE) y se calcula que solo alrededor del 9% del tráfico son travesías nacionales (entre puertos de un mismo Estado miembro de la UE). Por lo tanto, la dimensión transfronteriza del sector es esencial y exige una acción coordinada a escala de la UE.

Si no se toman medidas a escala de la UE, un mosaico de requisitos regionales o nacionales en todos los Estados miembros de la UE podría desencadenar el desarrollo de soluciones técnicas que pueden no ser necesariamente compatibles entre sí. Varios Estados miembros de la UE ya están elaborando estrategias marítimas nacionales que incluyen enfoques específicos sobre las emisiones de los buques y, en particular, la adopción de combustibles alternativos¹² con posibles efectos no deseados y distorsiones del mercado. Dado que las causas de los problemas detectados en el contexto de la presente propuesta no difieren fundamentalmente de un Estado miembro a otro, y dada la dimensión transfronteriza de las actividades del sector, estas cuestiones pueden abordarse mejor a escala de la UE. La acción de la UE también puede inspirar y allanar el camino para desarrollar medidas futuras que aceleren la adopción de combustibles alternativos a escala mundial¹³.

Las medidas anteriores de la UE en materia de GEI ya han estimulado una respuesta correspondiente por parte de la OMI; en concreto, la adopción por parte de la UE del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de GEI procedentes de los buques condujo poco después a la adopción por parte de la OMI de un sistema global obligatorio similar de recogida de datos sobre GEI. Un enfoque coordinado por parte de los Estados miembros de la UE para responder a la evolución de la reducción de las emisiones de GEI en la OMI ha garantizado recientemente que las medidas operativas obligatorias de eficiencia energética se incluyan en las acciones a corto plazo de la OMI para reducir los gases de efecto invernadero. Al transmitir un punto de vista común de un grupo considerable de Estados miembros de la OMI en los foros de dicha organización, la UE puede tener un efecto significativo en la dirección y el resultado de los debates de la OMI.

Proporcionalidad

La aplicación de esta iniciativa a escala de la UE es necesaria para lograr las economías de escala en la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo, así como para evitar la fuga de carbono y garantizar la igualdad de condiciones entre los operadores que hacen escala en los puertos de la UE y entre ellos. Por ejemplo, las obligaciones establecidas a nivel nacional sobre el uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos podrían desviar el tráfico hacia puertos competidores de otros Estados miembros y falsear la competencia. En consecuencia, la armonización a escala de la UE es necesaria para garantizar la igualdad de condiciones para todos los agentes del sector marítimo (en particular, los operadores, los puertos y los proveedores de combustible).

Elección del instrumento

La evaluación de impacto establece que para conseguir los objetivos son necesarias medidas normativas vinculantes. Un reglamento es el instrumento más adecuado para garantizar la aplicación común de las medidas previstas, al reducir al mismo tiempo el riesgo de distorsión dentro del mercado único que podría resultar de las diferencias en la forma en que los Estados miembros de la UE incorporen los requisitos a la legislación nacional. Dado que la transición a los combustibles renovables y los hipocarbónicos requiere inversiones importantes por parte de los proveedores de combustible, la distribución de este y un fuerte y claro impulso de la demanda, es vital que el marco regulador ofrezca un conjunto de normas único, sólido y a largo plazo a todos los inversores de la UE. En particular, es importante evitar crear un

12. Esto incluye los planes nacionales que están elaborando los Países Bajos, Suecia e Italia (en forma de Directrices para los documentos de planificación energética y medioambiental de las autoridades del sistema portuario). Estados no pertenecientes a la UE como el Reino Unido y Noruega también han establecido sus propios planes. Es importante mencionarlos a este respecto, ya que sus objetivos pueden afectar al tráfico marítimo de corta distancia con origen y destino en la UE.

13. Actualmente figuran entre las medidas a medio plazo en el seno de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, es decir, son medidas que debe aprobar la OMI entre 2023 y 2030.

mosaico de medidas diferentes a escala nacional, como sería el caso si se aplicaran en virtud de una directiva intersectorial.

La propuesta tiene un carácter muy técnico y es muy probable que tenga que modificarse periódicamente para reflejar los cambios técnicos y jurídicos. Para responder a esto, también se han previsto una serie de medidas de ejecución, que se centrarán sobre todo en las especificaciones técnicas necesarias para aplicar los requisitos funcionales.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Al tratarse de una nueva propuesta, no se han llevado a cabo evaluaciones ni controles de adecuación.

Consultas con las partes interesadas

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y realizó amplias consultas a lo largo del proceso de evaluación de impacto. Las opiniones de las partes interesadas comenzaron a recogerse en respuesta a la publicación de la evaluación de impacto inicial (marzo y abril de 2020). Se recibieron un total de ochenta y una respuestas, que informaron el proceso de redacción y ayudaron a perfeccionar el enfoque y determinar mejor las barreras que dificultan el uso actual de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector marítimo.

Como parte de la preparación de la propuesta, otras actividades de consulta incluyeron:

- una consulta pública abierta, organizada por la Comisión, entre el 2 de julio de 2020 y el 10 de septiembre de 2020. Se recibieron un total de 136 respuestas, que abarcaban una serie de grupos de partes interesadas. Las respuestas provenían de armadores y gestores de buques (40), productores de energía y suministro de combustible (37), transporte marítimo de corta distancia (25), autoridades públicas nacionales (15), organizaciones de interés (14), gestores y administradores de puertos (13), operadores de terminales portuarias u otros proveedores de servicios portuarios (13), instituciones académicas de investigación e innovación (12), sector de las vías navegables interiores (11), construcción naval y fabricantes de equipos marinos (10), autoridades públicas regionales o locales (9), proveedores de logística, cargadores y propietarios de carga (9), organismos de normalización técnica y sociedades de clasificación (2), inversión y financiación (2), y otros (17)¹⁴;

- Una consulta dirigida a las partes interesadas, organizada por el consultor responsable del estudio de apoyo a la evaluación de impacto, entre el 18 de agosto y el 18 de septiembre de 2020 y dirigida a los expertos del Foro Europeo de Navegación Sostenible. El consultor también realizó una serie de entrevistas con las partes interesadas, incluidos representantes de la industria y autoridades nacionales, entre el 10 de julio de 2020 y el 1 de diciembre de 2020;

- Una mesa redonda de partes interesadas, organizada por la Comisión el 18 de septiembre de 2020 con miembros del Foro Europeo de Navegación Sostenible¹⁵ y del Foro Europeo de Puertos¹⁶;

- Reuniones periódicas del grupo de expertos, en el marco del subgrupo del Foro Europeo de Navegación Sostenible sobre energía alternativa sostenible para el transporte marítimo.

14. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime/-public-consultation_es.

15. <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=es>.

16. <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=es>.

La información proporcionada por las partes interesadas fue clave para que la Comisión pudiera perfeccionar el diseño de las opciones políticas, así como para evaluar sus repercusiones económicas, sociales y medioambientales, compararlas y determinar qué opción política puede maximizar la relación beneficios/costes para la sociedad.

Las consultas pusieron de manifiesto que existe consenso entre todos los grupos de partes interesadas sobre la importancia de abordar la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo, así como sobre los problemas específicos señalados en la evaluación de impacto.

Las consultas confirmaron que los cinco factores indicados en el marco de la evaluación de impacto de la propuesta son pertinentes. Los resultados sugieren que las distintas partes interesadas están de acuerdo en que los elevados costes de combustible e inversión, junto con la incertidumbre para los inversores, son los obstáculos más importantes. En términos de objetivos políticos, el objetivo político más importante para las partes interesadas parece ser «ofrecer más seguridad sobre los requisitos climáticos y medioambientales de los buques en funcionamiento».

Todos los grupos de partes interesadas también expresaron su preferencia por una política basada en objetivos en lugar de una política prescriptiva, lo que también coincide con otro requisito de la política expresada por la mayoría de las partes interesadas, la neutralidad tecnológica. En cuanto a las medidas políticas, el establecimiento de una vía reglamentaria clara para la descarbonización del actual combustible para uso marítimo recibió las puntuaciones más altas de las partes interesadas. En cuanto al ámbito geográfico, no había ninguna preferencia clara sobre el ámbito geográfico adecuado para las medidas. En lo que se refiere a la medición de los resultados medioambientales y a la forma de incluir las emisiones en el marco normativo, la mayoría de las partes interesadas prefieren un planteamiento basado en el principio «de la extracción al consumo en el barco» ya que así se tienen en cuenta no solo las emisiones procedentes de la quema del combustible a bordo del buque, sino también las emisiones previas procedentes de la producción, el transporte y la distribución de los combustibles. En los buques atracados, la mayoría de las partes interesadas consideran que los requisitos sobre el uso del suministro de electricidad en puerto son pertinentes y necesarios para alcanzar los objetivos de descarbonización.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Un contratista externo realizó un estudio para apoyar la evaluación de impacto que sustenta la propuesta. Este estudio se puso en marcha en julio de 2020 y concluyó en marzo de 2021, y proporcionó información valiosa a los servicios de la Comisión, en particular para diseñar las opciones políticas, evaluar algunos de los efectos previstos y recabar las opiniones de las partes interesadas directamente afectadas. Los servicios de la Comisión también se basaron en la colaboración de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en lo referente a aspectos técnicos relacionados con la presente iniciativa.

Evaluación de impacto

Las medidas políticas incluidas en la presente propuesta se basan en los resultados de una evaluación de impacto. El informe de evaluación de impacto [SWD(2021) 635] recibió el dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario de la Comisión [SEC(2021) 562]. En su dictamen, el Comité formuló una serie de recomendaciones sobre la presentación de los argumentos en el informe de evaluación de impacto. Estas recomendaciones han sido aceptadas y el anexo 1 del informe de evaluación de impacto ofrece un resumen de cómo se hizo.

En el contexto de la evaluación de impacto se han considerado tres opciones estratégicas para alcanzar los objetivos fijados. Estas tres opciones comparten dos características principales:

- 1) la naturaleza reglamentaria para proporcionar seguridad jurídica; y

2) el énfasis en los aspectos del lado de la demanda para estimular la producción y la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos, abordar el círculo vicioso y evitar la fuga de carbono.

Las opciones políticas ofrecían diferentes formas de diseñar la obligación y diferían, en particular, en su enfoque de la elección de la tecnología y en la forma de lograr el rendimiento requerido.

La opción 1 se concibe como un enfoque prescriptivo, que exige que se utilice un porcentaje de combustibles concretos o unos tipos específicos de combustible. Implica la selección de tecnología por parte del regulador. Las opciones políticas 2 y 3 son enfoques basados en objetivos, que exigen el cumplimiento de un límite máximo de intensidad anual de GEI para la energía utilizada a bordo. Esto deja a los operadores del mercado la libertad de elegir la tecnología. Además, la opción política 3 contiene también mecanismos para recompensar a los que superen los objetivos a fin de fomentar el desarrollo de tecnologías más avanzadas de cero emisiones (conformidad acumulada y multiplicadores para las tecnologías de cero emisiones) que reduzcan tanto los contaminantes atmosféricos como los gases de efecto invernadero. Todas las opciones exigen que los buques más contaminantes de los puertos (portacontenedores y buques de pasajeros) utilicen el suministro de electricidad en puerto (o una tecnología de emisión cero equivalente).

Tras la evaluación, la opción política 3 se considera la opción preferida, ya que logra el mejor equilibrio entre los objetivos y los costes globales de ejecución. No solo responde a las necesidades de flexibilidad, subrayadas por las partes interesadas durante las actividades de consulta (en particular, los operadores y los puertos), sino que también reduce el riesgo de dependencia tecnológica (e incentiva la adopción temprana de las tecnologías más avanzadas).

La mayor penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en la combinación de combustibles de uso marítimo se traducirá en una reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de contaminantes a la atmósfera. El ahorro correspondiente en costes externos se ha estimado en 10 000 millones EUR en el caso de la contaminación atmosférica y en 138 600 millones EUR en el caso del cambio climático, en relación con la situación de partida y expresado en valor actual para el periodo 2021-2050. Estos se han calculado en la evaluación de impacto sobre la base del modelo de penetración prevista de los combustibles renovables y los hipocarbónicos. Se espera que los operadores de buques ahorren del orden de 2 300 millones EUR gracias a la reducción de los costes de explotación (mantenimiento, tripulación, etc.). Esta reducción se verá impulsada por una actividad de transporte marítimo algo más baja en relación con la situación de referencia. Otra repercusión notable se refiere al uso de combustibles y tecnologías de propulsión avanzadas, e indirectamente al efecto que tiene en la innovación. Se espera que la iniciativa impulse la penetración de los buques con pilas de combustible (18,9%) en la flota, así como la propulsión eléctrica (5,4%) de aquí a 2050 (en comparación con la nula penetración de estas tecnologías en la situación de referencia).

El principal coste resultante de la intervención propuesta corre a cargo de los operadores de buques y asciende a 89 700 millones EUR. Es el resultado del aumento de los costes de capital (25 800 millones EUR) y de combustible (63 900 millones EUR). Los costes indirectos para los puertos estarán relacionados con la provisión de la infraestructura de suministro de combustible necesaria y se estiman en 5 700 millones EUR. Los costes administrativos para los operadores de buques derivados de la recogida de datos, la presentación y verificación de los planes de cumplimiento y el informe energético anual, la cooperación durante las auditorías e inspecciones, así como de la formación de la tripulación, se estiman en 521,7 millones EUR. Se han identificado 1,8 millones EUR adicionales para el establecimiento de directrices por parte de los puertos que garanticen la manipulación segura de los

combustibles renovables y los hipocarbónicos. No pudieron cuantificarse los costes específicos relacionados con la certificación de combustible. Se espera que los costes de ejecución para las autoridades públicas sean limitados (1,5 millones EUR) y que se centren en la provisión de las herramientas informáticas de notificación necesarias. Así, la opción preferida proporciona unos beneficios netos que ascienden a 58 400 millones EUR en el horizonte temporal de la iniciativa.

Derechos fundamentales

La propuesta no tiene incidencia en la protección de los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

La opción preferida tendrá repercusiones presupuestarias para la Comisión. Los costes previstos de los servicios informáticos y del desarrollo de sistemas informáticos son de hasta 0,5 millones EUR. Este cálculo se basa en el coste del sistema Thetis-SNV y en la experiencia adquirida con los módulos existentes de Thetis-EU que apoyan diversos actos legislativos de la UE; estos costes de desarrollo de las TI se estiman en 300 000 EUR. La opción estratégica preferida también requeriría una funcionalidad adicional que sirviese para registrar la conformidad acumulada de buques. Se calcula que el coste de esta herramienta adicional asciende a 200 000 EUR. Las opciones de desarrollo de TI y de contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

La Comisión efectuará un seguimiento de los avances, efectos y resultados de esta propuesta mediante una serie de mecanismos de seguimiento y evaluación. La Comisión medirá los avances en la consecución de los objetivos específicos de la propuesta, en particular a través de los datos recogidos anualmente como parte del sistema de seguimiento, notificación y evaluación (SNV) de la UE.

Las solicitudes de información (informes, respuestas a encuestas) se dosificarán cuidadosamente para evitar a las partes interesadas las cargas adicionales derivadas de una petición desproporcionada de nueva información.

Cinco años después de la fecha de aplicación de la propuesta legislativa, la Comisión evaluará las normas para comprobar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa. La evaluación servirá de base para futuros procesos de toma de decisiones a fin de garantizar los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos fijados.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 1 describe el objeto de la propuesta de Reglamento, que establece normas para reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro de la UE, a fin de promover el desarrollo armonioso y el uso coherente de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en toda la Unión, sin introducir barreras al mercado único para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación.

El artículo 3 contiene varias definiciones.

El artículo 4 establece el límite a la intensidad anual de emisión de gases de efecto invernadero respecto a la energía utilizada a bordo por un buque.

El artículo 5 establece requisitos para el uso del suministro de electricidad en puerto ola energía de emisión cero en el punto de atraque para tipos específicos de buques y enumera posibles excepciones.

El artículo 6 establece los principios comunes para el control del cumplimiento.

El artículo 7 establece lo que debe incluirse en los planes de seguimiento.

El artículo 8 enumera las situaciones en las que debe modificarse el plan de seguimiento.

El artículo 9 establece los principios relativos a la certificación de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado.

El artículo 10 establece el alcance de las actividades de verificación que deben realizar los verificadores.

El artículo 11 establece las obligaciones y principios generales de los verificadores.

El artículo 12 establece los principios fundamentales que deben respetarse durante los procedimientos de verificación.

El artículo 13 establece las normas relativas a las acreditaciones de los verificadores para las actividades que deben llevarse a cabo en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

El artículo 14 define los parámetros que las empresas deben controlar y registrar para demostrar el cumplimiento.

El artículo 15 establece la tarea de los verificadores en relación con la información facilitada por las empresas.

El artículo 16 establece la base de datos sobre la conformidad y establece los principales parámetros para la notificación.

El artículo 17 establece disposiciones de flexibilidad, que permiten a los operadores acumular o tomar prestado, dentro de un límite determinado, un balance de la conformidad excedentario para permitir la conformidad.

El artículo 18 establece los principios y procedimientos fundamentales para la posible acumulación de balances de la conformidad.

El artículo 19 establece las condiciones para la expedición de un certificado de conformidad de FuelEU.

El artículo 20 establece las sanciones que deben imponerse en caso de no lograrse la conformidad.

El artículo 21 establece los principios para la asignación de sanciones a fin de apoyar los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector marítimo.

El artículo 22 establece la obligación de que los buques lleven un certificado de conformidad de FuelEU válido.

El artículo 23 establece las normas para las inspecciones de buques.

El artículo 24 establece el derecho a revisar las decisiones que afecten a las empresas.

El artículo 25 exige la designación de las autoridades competentes responsables de la aplicación y control del cumplimiento del presente Reglamento.

El artículo 26 establece las condiciones por las que se confieren poderes delegados a la Comisión en virtud del presente Reglamento.

El artículo 27 establece el procedimiento de comité para el ejercicio por parte de la Comisión de la facultad de adoptar actos de ejecución.

El artículo 28 exige que la Comisión informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, al menos cada cinco años.

El artículo 29 modifica la Directiva 2009/16/CE para añadir el certificado de conformidad de FuelEU a su anexo IV.

El artículo 30 establece fecha de la entrada en vigor y de la aplicación del presente Reglamento.

El anexo I define las fórmulas y la metodología para establecer la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque.

En el anexo II figura la lista de valores por defecto que pueden utilizarse para determinar los factores de emisión utilizados en la fórmula descrita en el anexo I.

En el anexo III figura la lista de tecnologías de emisión cero que pueden utilizarse como alternativa a la conexión al suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque, así como los criterios específicos para su uso.

El anexo IV define los elementos mínimos de los certificados que debe expedir el organismo gestor del puerto en los casos en que los buques no puedan utilizar el suministro de electricidad en puerto por razones justificadas.

El anexo V define las fórmulas para establecer el balance de la conformidad del buque y la sanción en caso de incumplimiento.

2021/0210 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El transporte marítimo representa alrededor del 75% del comercio exterior de la UE y el 31% del comercio interior de la UE en términos de volumen. Al mismo tiempo, el tráfico de buques hacia o desde los puertos del Espacio Económico Europeo representa aproximadamente el 11% de todas las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4% del total de las emisiones de CO₂ de la UE. Anualmente, 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de los Estados miembros, incluidos unos 14 millones en buques de crucero. Por lo tanto, el transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea. El mercado del transporte marítimo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de la Unión y fuera de ella, para lo que es indispensable la igualdad de condiciones. La estabilidad y prosperidad del mercado del transporte marítimo y sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado en el que los operadores de transporte marítimo, los puertos y otros agentes del sector puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones del mercado, se corre el riesgo de poner a los operadores de buques o puertos en situación de desventaja en comparación con los competidores del sector del transporte marítimo o de otros sectores del transporte. A su vez, esto puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte marítimo y a una pérdida de conectividad para los ciudadanos y las empresas.

(2) Para reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París y establecer las medidas que deben adoptarse para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, y para traducir el compromiso político en una obligación ju-

17. DO C [] de [...], p. [...].

18. DO C [] de [...], p. [...].

rídica, la Comisión adoptó la propuesta (modificada) de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima»)¹⁹, así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»²⁰. Esto también integra el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan diversos instrumentos políticos complementarios para fomentar el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos producidos de forma sostenible, en particular en el sector del transporte marítimo. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe producirse de aquí a 2030 a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después.

(3) En el contexto de la transición de los carburantes a los combustibles renovables y los hipocarbónicos y a fuentes de energía sustitutorias, es esencial garantizar el correcto funcionamiento y la competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE en lo que respecta a los combustibles para uso marítimo, que representan una parte sustancial de los costes de los operadores de buques. Las diferencias en los requisitos de combustible entre los Estados miembros de la Unión pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques y afectar negativamente a la competencia en el mercado. Debido al carácter internacional del transporte marítimo, los operadores de buques pueden abastecerse fácilmente en terceros países y transportar grandes cantidades de combustible. Esto puede dar lugar a fugas de carbono y afectar negativamente a la competitividad del sector si la disponibilidad de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de un Estado miembro no va acompañada de requisitos para su uso que se apliquen a todos los operadores de buques que lleguen a puertos que se encuentren bajo la jurisdicción de los Estados miembros y salgan de ellos. El presente Reglamento debe establecer medidas para garantizar que la penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el mercado de los combustibles para uso marítimo se produzca en condiciones de competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE.

(4) Con el fin de producir un efecto en todas las actividades del sector del transporte marítimo, es conveniente que el presente Reglamento cubra una parte de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un tercer país. Así pues, el presente Reglamento debe aplicarse a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la totalidad de la energía utilizada por un buque que realice viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a la energía utilizada en el atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Esta cobertura de una parte de la energía utilizada por un buque en viajes entrantes y salientes entre la Unión y terceros países garantiza la eficacia del presente Reglamento, en particular al aumentar el impacto positivo de dicho marco en el medio ambiente. Al mismo tiempo, dicho marco limita el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. A fin de garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo, la igualdad de condiciones entre los operadores de transporte marítimo y entre los puertos, y evitar distorsiones en el mercado interior, todos los viajes con destino u origen en puertos bajo jurisdicción de los Estados miembros, así como la

19. COM(2020) 563 final.

20. COM(2020) 562 final.

estancia de los buques en dichos puertos, deben estar cubiertos por normas uniformes contenidas en el presente Reglamento.

(5) Las normas establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques independientemente de su pabellón. Por razones de coherencia con las normas de la Unión e internacionales en el ámbito del transporte marítimo, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de guerra, los buques auxiliares navales, los buques pesqueros o buques factoría, ni los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales.

(6) La persona u organización responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque por parte del armador y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la Organización Marítima Internacional (OMI). En virtud del principio de «quien contamina paga», la empresa naviera podría tener un acuerdo contractual con la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a la intensidad de las emisiones de GEI del buque responsable de los costes de conformidad con arreglo al presente Reglamento. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.

(7) Con el fin de limitar la carga administrativa, en particular la de los operadores más pequeños, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de madera de construcción primitiva ni a los buques no propulsados por medios mecánicos y centrarse en los buques de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas. Aunque estos últimos buques representan solo aproximadamente el 55% de todos los buques que hacen escala en puertos con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, son responsables del 90% de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) del sector marítimo.

(8) El desarrollo y despliegue de nuevos combustibles y soluciones energéticas requiere un enfoque coordinado para adecuar la oferta, la demanda y el suministro de infraestructuras de distribución adecuadas. Aunque el actual marco regulador europeo ya aborda parcialmente la producción de combustible con la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo²² y la distribución con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, también es necesario un instrumento que establezca niveles cada vez mayores de demanda de combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono.

(9) Si bien instrumentos como la tarificación del carbono o los objetivos sobre la intensidad de emisiones de CO₂ de la actividad promueven mejoras en la eficiencia energética, no son adecuados para lograr un cambio significativo hacia combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos a corto y medio plazo. Por lo tanto, es necesario un enfoque regulador específico dedicado a la implantación de combustibles para uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono y de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad.

21. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

22. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

23. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

(10) La intervención política para estimular la demanda de combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono debe basarse en los objetivos y respetar el principio de neutralidad tecnológica. Por consiguiente, deben establecerse límites a la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques sin prescribir el uso de ningún combustible o tecnología particular.

(11) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos con un elevado potencial de sostenibilidad, madurez comercial y un alto potencial de innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Con ello, se impulsará la creación de mercados de combustibles innovadores y competitivos con un suministro suficiente de combustibles de uso marítimo sostenibles a corto y largo plazo que contribuirán a las ambiciones de descarbonización del transporte de la Unión, al tiempo que intensifican los esfuerzos de la Unión por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente. A tal fin, deben ser admisibles los combustibles sostenibles de uso marítimo producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, partes A y B, de la Directiva (UE) 2018/2001, así como los combustibles sintéticos de uso marítimo. En particular, los combustibles sostenibles de uso marítimo producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 son esenciales, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte marítimo ya a corto plazo.

(12) El cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando los cultivos destinados a la producción de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa sustituyen a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y da lugar a la expansión de las tierras agrícolas en tierras con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, provocando un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero. La investigación ha demostrado que la escala de los efectos depende de múltiples factores, entre ellos, el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda de materias primas provocada por el uso de los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa, y el grado de protección en todo el mundo de las tierras con elevadas reservas de carbono. El nivel de emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el cambio indirecto del uso de la tierra no puede determinarse inequívocamente con el nivel de precisión requerido para el establecimiento de los factores de emisión exigidos por la aplicación del presente Reglamento. Sin embargo, existen pruebas de que todos los combustibles producidos a partir de materias primas provocan cambios indirectos en el uso de la tierra en distintos grados. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra —que es capaz de anular parcial o totalmente las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero de biocarburantes, biolíquidos o combustibles de biomasa individuales—, el cambio indirecto del uso de la tierra plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en el contexto de una ampliación potencialmente importante de la producción, determinada por un aumento significativo de la demanda. Por consiguiente, no debe promoverse ningún combustible producido a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. La Directiva (UE) 2018/2001 ya limita y fija un límite máximo a la contribución de dichos biocarburantes, biolíquidos y biomasa a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte por carretera y ferroviario, teniendo en cuenta sus menores beneficios medioambientales, su menor rendimiento en términos de potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y preocupaciones más amplias en materia de sostenibilidad.

(13) Sin embargo, este enfoque debe ser más estricto en el sector marítimo. El sector marítimo tiene actualmente niveles insignificantes de demanda de biocarbu-

rantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99% de los combustibles de uso marítimo utilizados actualmente son de origen fósil. Por lo tanto, la no subvencionabilidad de los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros con arreglo al presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del sector del transporte, que de otro modo podría derivarse de un cambio de los biocarburantes obtenidos a partir de cultivos del transporte por carretera al sector marítimo. Es esencial minimizar este cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector del transporte más contaminante y el transporte marítimo utiliza actualmente predominantemente combustibles de origen fósil. Procede, por tanto, evitar la creación de una demanda potencialmente grande de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros promoviendo su uso en virtud del presente Reglamento. En consecuencia, las emisiones adicionales de gases de efecto invernadero y la pérdida de biodiversidad causada por todos los tipos de combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros exigen que se considere que estos combustibles tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo.

(14) Los largos plazos asociados al desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo requieren una actuación rápida y el establecimiento de un marco regulador claro y previsible a largo plazo que facilite la planificación y la inversión de todas las partes interesadas. Un marco regulador claro y estable a largo plazo facilitará el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, y fomentará la inversión de las partes interesadas. Dicho marco debe definir límites para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques hasta 2050. Estos límites deben ser más ambiciosos a lo largo del tiempo para reflejar el desarrollo tecnológico previsto y el aumento de la producción de combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono.

(15) El presente Reglamento debe establecer la metodología y la fórmula que deben aplicarse para calcular la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque. Esta fórmula debe basarse en el consumo de combustible notificado por los buques y tener en cuenta los factores de emisión pertinentes de estos combustibles. El uso de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad, también debe reflejarse en la metodología.

(16) Con el fin de ofrecer una visión más completa del comportamiento medioambiental de las distintas fuentes de energía, el comportamiento de los combustibles en materia de GEI debe evaluarse sobre la base de las emisiones «de la extracción al consumo en el barco», teniendo en cuenta los efectos de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo. Se trata de incentivar tecnologías y procesos de producción que ofrezcan una menor huella de GEI y beneficios reales en comparación con los combustibles convencionales existentes.

(17) El rendimiento «de la extracción al consumo en el barco» de los combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono debe determinarse mediante factores de emisión por defecto o reales y certificados que cubran las emisiones «de la extracción al depósito de combustible» y «del depósito de combustible al consumo en el barco». No obstante, el rendimiento de los combustibles fósiles solo debe evaluarse mediante el uso de factores de emisión por defecto conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

(18) Es necesario un enfoque global sobre todas las emisiones de GEI más importantes (CO_2 , CH_4 y N_2O) para promover el uso de fuentes de energía que ofrezcan una menor huella de GEI en general. Para reflejar el potencial de calentamiento

atmosférico del metano y los óxidos nitrosos, el límite establecido por el presente Reglamento debe expresarse en términos de «equivalente de CO₂».

(19) El uso de fuentes de energía renovables y de propulsión alternativa, como la energía eólica y solar, reduce considerablemente la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero del consumo total de energía de los buques. La dificultad de medir y cuantificar con precisión estas fuentes de energía (intermitencia del uso de energía, transferencia directa como propulsión, etc.) no debe impedir su reconocimiento en el consumo total de energía del buque a través de aproximaciones de su contribución al balance energético del buque.

(20) La contaminación atmosférica producida por los buques en el punto de atraque (óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas) constituye una preocupación importante para las zonas costeras y las ciudades portuarias. Por lo tanto, deben imponerse obligaciones específicas y estrictas para reducir las emisiones en el punto de atraque de los buques que extraen energía de sus motores durante su estancia en puerto. Según los datos recogidos en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 en 2018, los buques de pasajeros y los portacontenedores son las categorías de buques que producen la mayor cantidad de emisiones por buque atracado. Por consiguiente, las emisiones de estas categorías de buques deben abordarse con carácter prioritario.

(21) El suministro de electricidad en puerto reduce la contaminación atmosférica producida por los buques y reduce la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo. Este tipo de alimentación representa una fuente de energía cada vez más limpia a disposición de los buques atracados, habida cuenta de la creciente cuota de energías renovables en la combinación de electricidad de la UE. Aunque la Directiva 2014/94/UE (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) solo cubre la disposición relativa a los puntos de conexión del suministro de electricidad en puerto, la demanda de esta tecnología y, en consecuencia, su implantación, ha seguido siendo limitada. Por consiguiente, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes.

(22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos. Cuando se demuestre que el uso de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto, un buque debe quedar exento de utilizarlo.

(23) También deben preverse excepciones al uso del suministro de electricidad en puerto por una serie de razones objetivas, que debe certificar el organismo gestor del puerto de escala y que se limiten a las escalas no programadas por motivos de seguridad o de salvamento en el mar, para estancias cortas de buques atracados de menos de dos horas, ya que se trata del tiempo mínimo necesario para la conexión, y para el uso de la generación de energía a bordo en situaciones de emergencia.

(24) Las excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad del suministro de electricidad en puerto deben limitarse una vez que los buques y los operadores portuarios hayan tenido tiempo suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de proporcionar los incentivos necesarios para dichas inversiones y evitar la competencia desleal. A partir de 2035, los operadores de buques deben planificar cuidadosamente sus escalas portuarias para asegurarse de que puedan llevar a cabo sus actividades sin emitir contaminantes atmosféricos ni gases de efecto invernadero en el punto de atraque y comprometer el medio ambiente de las zonas costeras y las ciudades portuarias. Deberá mantenerse un número limitado de excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad de la tecnología de suministro de electricidad en puerto a fin de ofrecer la posibilidad de cambios ocasionales de última hora en los horarios de las escalas y las escalas en puertos con equipos incompatibles.

(25) El presente Reglamento debe establecer un sistema sólido de seguimiento, notificación y verificación con el fin de rastrear el cumplimiento de sus disposiciones. Este sistema debe aplicarse de manera no discriminatoria a todos los buques

y exigir la verificación por terceros para garantizar la exactitud de los datos presentados en el marco del sistema. A fin de facilitar la consecución del objetivo del presente Reglamento, cualquier dato ya comunicado a efectos del Reglamento (UE) 2015/757 debe utilizarse, cuando sea necesario, para verificar el cumplimiento del presente Reglamento con el fin de limitar la carga administrativa impuesta a las empresas, los verificadores y las autoridades marítimas.

(26) Las empresas deben ser responsables del seguimiento y la notificación de la cantidad y el tipo de energía utilizada a bordo por los buques en la navegación y en el punto de atraque, así como de otra información pertinente, como la información sobre el tipo de motor a bordo o la presencia de tecnologías eólicas de asistencia, con vistas a demostrar el cumplimiento del límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque establecido en el presente Reglamento. Para facilitar el cumplimiento de estas obligaciones de seguimiento y notificación y el proceso de verificación por parte de los verificadores, al igual que el Reglamento (UE) 2015/757, las empresas deben documentar el método de seguimiento previsto y proporcionar más detalles sobre la aplicación de las normas del presente Reglamento en un plan de seguimiento. El plan de seguimiento, así como sus modificaciones posteriores, si procede, deben presentarse al verificador.

(27) La certificación de los combustibles es esencial para alcanzar los objetivos del presente Reglamento y garantizar la integridad medioambiental de los combustibles renovables y los hipocarbónicos que se espera que se implanten en el sector marítimo. Dicha certificación debe llevarse a cabo mediante un procedimiento transparente y no discriminatorio. Con el fin de facilitar la certificación y limitar la carga administrativa, la certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado debe basarse en las normas establecidas por la Directiva (UE) 2018/2001. Este enfoque de certificación también debe aplicarse a los combustibles suministrados fuera de la Unión, que deben considerarse combustibles importados, de forma similar a la Directiva (UE) 2018/2001. Cuando las empresas tengan intención de apartarse de los valores por defecto previstos en dicha Directiva o en este nuevo marco, esto solo debe hacerse si los valores pueden certificarse mediante uno de los regímenes voluntarios reconocidos en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001 (valores «de la extracción al depósito de combustible») o mediante ensayos de laboratorio o mediciones directas de las emisiones («del depósito de combustible al consumo en el barco»).

(28) La verificación por parte de los verificadores acreditados debe garantizar la exactitud y exhaustividad del seguimiento y la notificación por parte de las empresas, así como el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar su imparcialidad, los verificadores deben ser entidades jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴.

(29) Sobre la base de los datos y la información supervisados y notificados por las empresas, los verificadores deben calcular y establecer la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y el balance del buque en relación con el límite, incluidos los balances de la conformidad excedentarios o deficitarios, así como la observancia de los requisitos de utilización del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. El verificador debe notificar esta información a la empresa en cuestión. Cuando el verificador sea la misma entidad que el verificador a efectos del Reglamento (UE) 2015/757, dicha notificación podrá realizarse junto con el informe de verificación previsto en dicho Reglamento. A continuación, la empresa en cuestión debe comunicar esta información a la Comisión.

24. Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

(30) La Comisión debe establecer y garantizar el funcionamiento de una base de datos electrónica que registre las prestaciones de cada buque y garantice su conformidad con el presente Reglamento. A fin de facilitar la notificación y limitar la carga administrativa para las empresas, los verificadores y otros usuarios, esta base de datos electrónica debe basarse en el módulo Thetis-SNV existente y tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

(31) El cumplimiento del presente Reglamento dependería de elementos que podrían escapar al control de la empresa, como las cuestiones relacionadas con la disponibilidad o la calidad del combustible. Por lo tanto, debe permitirse a las empresas flexibilidad para renovar un balance de la conformidad excedentario de un año a otro o pedir un balance excedentario anticipado, dentro de ciertos límites, a partir del año siguiente. No obstante, no deberían plantearse disposiciones de flexibilidad similares respecto al uso del suministro de electricidad en puerto en el atraque, dado que es de gran importancia para la calidad del aire local en las ciudades portuarias y las zonas costeras.

(32) Para evitar el bloqueo tecnológico y seguir fomentando la implantación de las soluciones de mayor rendimiento, las empresas deben poder poner en común las prestaciones de varios buques y utilizar el posible exceso de rendimiento de uno de ellos para compensar el bajo rendimiento de otro. Esto crea la posibilidad de recompensar la conformidad excedentaria e incentiva la inversión en tecnologías más avanzadas. La posibilidad de optar por la acumulación de balances de la conformidad debe seguir siendo voluntaria y estar sujeta al acuerdo de las empresas en cuestión.

(33) Debe conservarse a bordo de los buques un documento de conformidad («certificado de conformidad FUEL EU») emitido por un verificador que siga los procedimientos establecidos en el presente Reglamento, como prueba del cumplimiento de los límites de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y de los requisitos sobre el uso del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. Los verificadores deben informar a la Comisión de la expedición de tales documentos.

(34) Los verificadores deben determinar el número de escalas portuarias no conformes de acuerdo con un conjunto de criterios claros y objetivos que tengan en cuenta toda la información pertinente, en particular el tiempo de estancia, la cantidad de cada tipo de energía y la energía consumida, y la aplicación de cualquier condición de exclusión por cada escala portuaria en la Unión. Las empresas deben facilitar esta información a los verificadores con el fin de determinar la conformidad.

(35) Sin perjuicio de la posibilidad de cumplir mediante las disposiciones de flexibilidad y acumulación, los buques que no cumplan los límites de intensidad media anual de emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo estarán sujetos a una sanción con efecto disuasorio. La sanción debe ser proporcional al grado de la no conformidad y eliminar cualquier ventaja económica de dicha no conformidad, preservando así la igualdad de condiciones en el sector. Debe basarse en la cantidad y el coste de los combustibles renovables y los hipocarbónicos que los buques deberían haber utilizado para cumplir los requisitos del Reglamento.

(36) La sanción impuesta por cada escala portuaria no conforme debe ser proporcional al coste del uso de la electricidad y a un nivel suficiente para tener un efecto disuasorio del uso de fuentes de energía más contaminantes. La sanción debe basarse en la potencia instalada a bordo del buque, expresada en megavatios, multiplicada por una sanción fija en euros por hora de permanencia en el punto de atraque. Debido a la falta de cifras exactas sobre el coste de proporcionar suministro de electricidad en puerto en la Unión, esta tasa debe basarse en el precio medio de la electricidad de la UE para los consumidores no domésticos multiplicado por dos para tener

en cuenta otros gastos relacionados con la prestación del servicio, incluidos, entre otros, los costes de conexión y los elementos de recuperación de la inversión.

(37) Los ingresos generados por el pago de sanciones deben utilizarse para promover la distribución y el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo y ayudar a los operadores marítimos a cumplir sus objetivos climáticos y medioambientales. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al fondo de innovación a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.

(38) El control del cumplimiento de las obligaciones relativas al presente Reglamento debe basarse en los instrumentos existentes, a saber, los establecidos en las Directivas 2009/16/CE²⁵ y 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶. A la lista de certificados y documentos a que se refiere el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE, debe añadirse el documento de conformidad del buque con los requisitos de este Reglamento.

(39) Dada la importancia de las consecuencias que las medidas adoptadas por los verificadores en virtud del presente Reglamento pueden tener para las empresas afectadas, en particular en lo que respecta a la determinación de las escalas portuarias no conformes, el cálculo de los importes de las sanciones y la negativa a expedir un certificado de conformidad FueIEU, dichas empresas deben tener derecho a solicitar la revisión de dichas medidas a la autoridad competente del Estado miembro en el que el verificador haya sido acreditado. A la luz del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva, consagrado en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, las decisiones adoptadas por las autoridades competentes y los organismos gestores del puerto en virtud del presente Reglamento deben estar sujetas a control judicial, llevado a cabo de conformidad con el Derecho nacional del Estado miembro de que se trate.

(40) A fin de mantener la igualdad de condiciones a través del funcionamiento eficaz del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación de la lista de factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco», la modificación de la lista de tecnologías o criterios de emisión cero aplicables para su uso, a fin de establecer las normas relativas a la realización de ensayos de laboratorio y mediciones directas de emisiones, la adaptación del factor de sanción, la acreditación de los verificadores y las modalidades de pago de las sanciones. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(41) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷. Al establecer, mediante actos de ejecución, los modelos de planes de seguimiento normalizados, incluidas las normas técnicas

25. Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

26. Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

27. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

para su aplicación uniforme, la Comisión debe tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

(42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible un enfoque global para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que podría considerarse más eficaz debido a su ámbito de aplicación más amplio. En este contexto, y con el fin de facilitar la elaboración de normas internacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión debe compartir con dicha organización y otros organismos internacionales pertinentes la información que proceda relativa a la aplicación del presente Reglamento, y hacer las comunicaciones correspondientes a la OMI. Cuando se alcance un acuerdo sobre un enfoque global en cuestiones pertinentes para el presente Reglamento, la Comisión debe revisarlo con vistas a adaptarlo, cuando proceda, a las normas internacionales.

(43) La utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y de fuentes de energía sustitutorias por parte de los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro en toda la Unión no es un objetivo que pueda ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sin correr el riesgo de introducir obstáculos al mercado interior y distorsiones de la competencia entre puertos y entre operadores marítimos. Este objetivo puede lograrse mejor mediante la introducción de normas uniformes a escala de la Unión que creen incentivos económicos para que los operadores marítimos sigan operando sin trabas al tiempo que cumplen las obligaciones sobre el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo I . Disposiciones generales

Artículo 1. Objetivos y finalidad

El presente Reglamento establece normas uniformes que imponen:

- a) el límite de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo por los buques que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos; y
- b) la obligación de utilizar la tecnología de suministro de electricidad en puerto o de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

con el fin de aumentar el uso coherente de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y de fuentes de energía sustitutorias en toda la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a todos los buques de arqueo bruto superior a 5.000 toneladas, independientemente de su pabellón, en lo que respecta a:

- a) la energía utilizada durante su estancia en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- b) la totalidad de la energía utilizada en los viajes desde un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro; y
- c) 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.

El presente Reglamento no se aplica a los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques pesqueros o buques factoría, los buques de madera de construcción primitiva, los buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales.

Artículo 3. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación a la atmósfera de dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄) y óxidos nitrosos (N₂O);
- b) «biocarburantes»: biocarburantes tal como se definen en el artículo 2, punto 33, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- c) «biogás»: biogás tal como se define en el artículo 2, punto 28, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- d) «combustibles de carbono reciclado»: combustibles de carbono reciclado tal como se definen en el artículo 2, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- e) «carburantes renovables de origen no biológico»: los combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- f) «cultivos alimentarios y forrajeros»: cultivos alimentarios y forrajeros tal como se definen en el artículo 2, punto 40, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- g) «tecnología de emisión cero»: tecnología que cumple los requisitos del anexo III y que no conlleva que los buques liberen a la atmósfera los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos siguientes: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxidos nitrosos (N₂O), óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (PM);
- h) «fuentes de energía sustitutorias»: la energía eólica o solar renovable generada a bordo o la electricidad procedente del suministro de electricidad en puerto;
- i) «puerto de escala»: un puerto de escala tal como se define en el artículo 3, letra b), del Reglamento (UE) 2015/757;
- j) «viaje»: cualquier viaje tal como se define en el artículo 3, letra c), del Reglamento (UE) 2015/757;
- k) «empresa»: empresa según la definición del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757;
- l) «arqueo bruto»: el arqueo bruto tal como se define en el artículo 3, letra e), de Reglamento (UE) 2015/757;
- m) «buque atracado»: cualquier buque atracado tal como se define en el artículo 3, letra n), del Reglamento (UE) 2015/757;
- n) «consumo de energía a bordo»: la cantidad de energía, expresada en megajulios (MJ), utilizada por un buque para la propulsión y el funcionamiento de cualquier equipo de a bordo, en el mar o en el punto de atraque;
- o) «intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo»: la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero, expresada en gramos equivalentes de CO₂, establecida sobre la base «de la extracción al consumo en el barco», por MJ de energía consumida a bordo;
- p) «de la extracción al consumo en el barco»: método de cálculo de las emisiones que tiene en cuenta el impacto de los gases de efecto invernadero de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo, incluso durante la combustión;
- q) «factor de emisión»: la tasa media de emisión de un gas de efecto invernadero relativa a los datos de la actividad de un flujo fuente, en la hipótesis de una oxidación completa en la combustión y de una conversión completa en todas las demás reacciones químicas;
- r) «suministro de electricidad en puerto»: el sistema para suministrar electricidad a los buques atracados, con baja o alta tensión, corriente alterna o corriente conti-

nua, incluídas las instalaciones del buque y del puerto, cuando alimenta directamente al cuadro de distribución principal del buque para alimentar el estacionamiento (*hotelling*), las cargas de trabajo de servicio o la carga de baterías secundarias;

s) «verificador»: una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 y con el presente Reglamento;

t) «período de notificación»: el periodo que se define en el artículo 3, letra m), del Reglamento (UE) 2015/757;

u) «certificado de conformidad FuelEU»: documento específico de un buque, expedido a una empresa por un verificador, que confirma que el buque ha cumplido los requisitos del presente Reglamento para un período de notificación determinado;

v) «buque de pasajeros»: buque que transporta más de doce pasajeros, incluidos cruceros, naves de pasaje de gran velocidad y buques con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar;

w) «buque portacontenedores»: buque diseñado exclusivamente para el transporte de contenedores en bodegas y en cubierta;

x) «escala portuaria no conforme»: escala en la que el buque no cumple los requisitos del artículo 5, apartado 1, sin que sea de aplicación ninguna de las excepciones previstas en el artículo 5, apartado 3;

y) «proceso de producción menos idóneo»: el proceso de producción más intensivo en carbono utilizado para un combustible determinado;

z) «equivalente de CO₂»: medida métrica utilizada para calcular las emisiones de CO₂, CH₄ y N₂O sobre la base de su potencial de calentamiento global, convirtiendo las cantidades de CH₄ y N₂O en la cantidad equivalente de dióxido de carbono con el mismo potencial de calentamiento global;

aa) «balance de la conformidad»: medida del exceso o defecto de la conformidad de un buque respecto a los límites de la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero en lo relativo a la energía utilizada a bordo del buque, que se calcula de acuerdo con el anexo V;

bb) «balance de la conformidad excedentario»: un balance de la conformidad con un valor positivo;

cc) «balance de la conformidad deficitario»: un balance de la conformidad con un valor negativo;

dd) «total acumulado de balances de la conformidad»: suma de los balances de la conformidad de todos los buques incluidos en la acumulación.

ee) «organismo gestor del puerto»: cualquier organismo público o privado según la definición del artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.

Capítulo II. Requisitos relativos a la energía utilizada a bordo por los buques

Artículo 4. Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque

1. La intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque durante un período de notificación no superará el límite establecido en el apartado 2.

2. El límite mencionado en el apartado 1 se calculará reduciendo el valor de referencia de [X gramos equivalentes de CO₂ por MJ] * en el siguiente porcentaje:

- el - 2% a partir del 1 de enero de 2025;
- el - 6% a partir del 1 de enero de 2030;
- el - 13% a partir del 1 de enero de 2035;

28. Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

- el - 26% a partir del 1 de enero de 2040;
- el - 59% a partir del 1 de enero de 2045;
- el - 75% a partir del 1 de enero de 2050.

[Asterisco: El valor de referencia, que se calculará en una fase posterior del procedimiento legislativo, corresponde a la intensidad media de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques en 2020, determinada sobre la base de los datos monitorizados y notificados en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 y utilizando la metodología y los valores por defecto establecidos en el anexo I de dicho Reglamento.]

3. La intensidad de emisión gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque se calculará como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología especificada en el anexo I.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo II con el fin de incluir los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» relacionados con cualquier fuente de energía nueva o para adaptar los factores de emisión existentes a fin de garantizar la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la Unión en el ámbito de la energía.

Artículo 5. Requisitos adicionales de emisión cero de la energía utilizada en el punto de atraque

1. A partir del 1 de enero de 2030, todo buque atracado en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro se conectará al suministro de electricidad en puerto y lo utilizará para todas las necesidades de energía mientras esté atracado.

2. El apartado 1 se aplicará a:

- a) buques portacontenedores;
- b) buques de pasajeros.

3. El apartado 1 no se aplicará a aquellos buques:

a) que permanezcan en el punto de atraque durante menos de dos horas, calculadas sobre la base de la hora de salida y de llegada controladas de conformidad con el artículo 14;

b) que utilicen tecnologías de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;

c) que tengan que hacer una escala portuaria no programada por motivos de seguridad o salvamento en el mar;

d) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto debido a la falta de disponibilidad de puntos de conexión en un puerto;

e) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto porque la instalación del puerto no sea compatible con el equipo de electricidad en puerto instalado a bordo;

f) que, durante un período de tiempo limitado, requieran la utilización de la generación de energía a bordo, en situaciones de emergencia que representen un riesgo inmediato para la vida, el buque, el medio ambiente o por otros motivos de fuerza mayor.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo III con el fin de insertar referencias a nuevas tecnologías en la lista de tecnologías o criterios de emisión cero aplicables para su uso, cuando estas nuevas tecnologías se consideren equivalentes a las tecnologías enumeradas en dicho anexo a la luz del progreso científico y técnico.

5. El organismo gestor del puerto de escala determinará si se aplican las excepciones establecidas en el apartado 3 y expedirá o se negará a expedir el certificado de acuerdo con los requisitos establecidos en el anexo IV.

6. A partir del 1 de enero de 2035, las excepciones enumeradas en el apartado 3, letras d) y e), no podrán aplicarse a un buque determinado más de cinco veces en total durante un año de notificación. No se contabilizará una escala portuaria a efectos del cumplimiento de esta disposición cuando la empresa demuestre que no podía razonablemente saber que el buque no podrá conectarse por las razones mencionadas en el apartado 3, letras d) y e).

7. Las situaciones de emergencia que impliquen la necesidad de utilizar generadores a bordo a que se refiere el apartado 3, letra f), serán documentadas y comunicadas por el buque al organismo gestor del puerto.

Capítulo III. Principios comunes y certificación

Artículo 6. Principios comunes para el seguimiento y la notificación

1. Con arreglo a los artículos 7 a 9, las empresas realizarán, respecto de cada uno de sus buques, el seguimiento y la notificación de los parámetros pertinentes durante un período de notificación. Realizarán dicho seguimiento y notificación en el interior de todos los puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro y respecto de cualquier viaje con destino u origen en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán la energía utilizada a bordo por los buques, tanto en el tiempo en que los buques están en el mar como cuando están atracados. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Para ello, las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos sin perjuicio de las modificaciones que sean evaluadas por el verificador. Las empresas posibilitarán que exista una certeza razonable sobre la integridad de los datos que deben ser objeto de seguimiento y notificación.

4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluyendo hipótesis, referencias, factores de emisión y datos de actividad, de una manera transparente y precisa que permita al verificador determinar la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques.

5. Al llevar a cabo las actividades de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 7 a 9 y 14 del presente Reglamento, se utilizarán, cuando proceda, la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

Artículo 7. Plan de seguimiento

1. A más tardar el 31 de agosto de 2024, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento para cada uno de sus buques en el que se indique el método elegido entre los establecidos en el anexo I para controlar y notificar la cantidad, el tipo y el factor de emisión de la energía utilizada a bordo de los buques, así como otra información pertinente.

2. En el caso de los buques a los que se aplique el presente Reglamento por primera vez después del 31 de agosto de 2024, las empresas presentarán al verificador un plan de seguimiento sin demoras indebidas, a más tardar dos meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

3. El plan de seguimiento consistirá en una documentación exhaustiva y transparente y contendrá, al menos, los elementos siguientes:

- a) identificación y tipo del buque, incluidos su nombre, número de identificación de la OMI, puerto de matrícula o puerto base y nombre de su propietario;
- b) nombre de la empresa y dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto;

- c) una descripción de los sistemas de conversión de energía instalados a bordo y la potencia correspondiente, expresada en megavatios (MW);
- d) una descripción de que el buque dispone de un equipo instalado y certificado que permite el suministro de electricidad en puerto, en una tensión y una frecuencia especificadas, incluidas las herramientas especificadas en las normas IEC/IEEE 80005-1 (alta tensión) e IEC/IEEE 80005-3 (baja tensión) o está equipado con fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
- e) una descripción de la fuente o fuentes de energía que se pretende utilizar a bordo durante la navegación y en el punto de atraque para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 4 y 5;
- f) una descripción de los procedimientos para controlar el consumo de combustible del buque, así como la energía suministrada por fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
- g) los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» a que se refiere el anexo II;
- h) una descripción de los procedimientos utilizados para comprobar la exhaustividad de la lista de viajes;
- i) una descripción de los procedimientos utilizados para determinar los datos de la actividad por viaje, incluidos los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos para determinar y registrar el tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada y el tiempo transcurrido en el punto de atraque;
- j) una descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades empleados para actualizar los datos contenidos en el plan de seguimiento durante el período de notificación;
- k) una descripción del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan;
- l) una hoja de registro de revisiones en la que consten todos los detalles del historial de revisiones.

4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, dichos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Artículo 8. Modificaciones del plan de seguimiento

1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque refleja sus naturaleza y funcionamiento y si pueden mejorarse algunos de los datos que figuran en él.
2. Las empresas modificarán el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones siguientes:
 - a) si cambia la empresa;
 - b) cuando se utilicen nuevos sistemas de conversión energética, nuevos tipos de energía, incluidas las fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
 - c) si se produce un cambio en la disponibilidad de datos, debido al uso de nuevos tipos de equipos de medición, nuevos métodos de muestreo o de análisis, o por otras razones, que pueda afectar a la precisión de los datos recogidos;
 - d) si los datos obtenidos con el método de seguimiento aplicado han resultado ser incorrectos;
 - e) si se determina que cualquier parte del plan de seguimiento no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y la empresa tiene que revisarlo a instancias del verificador.

3. Las empresas comunicarán a los verificadores, sin demoras indebidas, cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.

4. El verificador evaluará las modificaciones del plan de seguimiento a que se refieren las letras b), c) y d) del apartado 2 del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes con el artículo 6.

Artículo 9. Certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables líquidos y gaseosos de origen no biológico para el transporte y combustibles de carbono reciclado

1. Cuando los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado, tal como se definen en la Directiva (UE) 2018/2001, deban tenerse en cuenta para los fines contemplados en el artículo 4, apartado 1, del presente Reglamento, se aplicarán las normas siguientes:

a) los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los biocarburantes y biogases que cumplan los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001 se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en dicha Directiva;

b) los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los carburantes renovables de origen no biológico y del combustible de carbono reciclado que cumplan los umbrales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 27, apartado 3, de la Directiva (UE) 2018/2001 se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en dicha Directiva;

c) se considerará que los biocarburantes y el biogás que no cumplen lo dispuesto en la letra a) o que se producen a partir de cultivos alimentarios y forrajeros tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción de combustibles fósiles menos idóneo para este tipo de combustible;

d) se considerará que los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado que no cumplen lo dispuesto en la letra b) tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo para este tipo de combustibles.

2. Las empresas facilitarán datos exactos y fiables sobre la intensidad de las emisiones de GEI y las características de sostenibilidad de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y el combustible de carbono reciclado, verificados por un régimen reconocido por la Comisión de conformidad con el artículo 30, apartados 5 y 6 de la Directiva (UE) 2018/2001.

3. Las empresas tendrán derecho a desviarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco», siempre que los valores reales se certifiquen mediante ensayos de laboratorio o mediciones directas de las emisiones. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas sobre la realización de ensayos de laboratorio y mediciones directas de las emisiones.

Capítulo IV. Verificación y acreditación

Artículo 10. Actividades de verificación

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos previstos en los artículos 6 a 9. Si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades con respecto al cumplimiento de dichos requisitos, la empresa de que se trate revisará su plan de seguimiento según corresponda y presentará el plan revisado para que el verificador realice una evaluación final antes de que empiece el período de notificación. La empresa llegará a un acuerdo con el verificador sobre el

plazo necesario para introducir dichas revisiones. Dicho plazo deberá finalizar, en todo caso, antes del comienzo del período de notificación.

2. El verificador evaluará la conformidad de la información comunicada con los requisitos establecidos en los artículos 6 a 9 y en los anexos I, II y III antes de realizar las operaciones previstas en el artículo 15, apartado 2.

3. Cuando la evaluación de verificación detecte declaraciones incorrectas o faltas de conformidad con el presente Reglamento, el verificador informará de ello oportunamente a la empresa afectada. A continuación, la empresa modificará las declaraciones incorrectas o las faltas de conformidad para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo.

Artículo 11. Obligaciones y principios generales aplicables a los verificadores

1. El verificador será independiente de la empresa o del explotador del buque y realizará las actividades exigidas por el presente Reglamento persiguiendo el interés público. A tal fin, ni el verificador ni ninguna parte de la misma entidad jurídica serán una empresa o un operador de buques, ni el propietario de una empresa –ni serán propiedad de una empresa o de un operador de buques–, y el verificador no mantendrá con la empresa relaciones que pudieran comprometer su independencia e imparcialidad.

2. El verificador evaluará la fiabilidad, credibilidad y exactitud de los datos y la información relativos a la cantidad, el tipo y el factor de emisión de la energía utilizada a bordo por los buques, en particular:

- a) la atribución del consumo de combustible y el uso de fuentes de energía sustitutorias a los viajes;
- b) los datos comunicados sobre el consumo de combustible y las medidas y cálculos asociados;
- c) la elección y uso de factores de emisión;
- d) el uso del suministro de electricidad en puerto o la presencia de excepciones certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5.

3. La evaluación a que se refiere el apartado 2 se basará en las siguientes consideraciones:

- a) los datos notificados son coherentes con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada;
- b) los datos notificados no presentan incoherencias, en particular al comparar el volumen total de combustible adquirido cada año por cada buque y el consumo agregado de combustible durante los viajes;
- c) los datos se han obtenido de acuerdo con las normas aplicables; y
- d) los registros pertinentes del buque son exhaustivos y coherentes.

Artículo 12. Procedimientos de verificación

1. El verificador determinará los riesgos potenciales relacionados con el proceso de seguimiento y notificación comparando la cantidad, el tipo y el factor de emisión notificados de la energía utilizada a bordo por los buques con los datos estimados basados en los datos de seguimiento de los buques y en características como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones significativas, el verificador realizará análisis adicionales.

2. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados a las distintas fases del cálculo y, para ello, revisará todas las fuentes de datos y las metodologías utilizadas por la empresa.

3. El verificador tendrá en cuenta todos los métodos efectivos de control del riesgo aplicados por la empresa para reducir los grados de incertidumbre ligados a la precisión de cada uno de los métodos de seguimiento utilizados.

4. La empresa facilitará al verificador cualquier información adicional que permita a este último realizar los procedimientos de verificación. El verificador podrá efectuar inspecciones durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos y la información notificados.

Artículo 13. Acreditación de verificadores

1. Los verificadores estarán acreditados para las actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008.

2. Cuando el presente Reglamento no contemple ninguna disposición específica en relación con la acreditación de los verificadores, se aplicarán las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 26, con objeto de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios adicionales de acreditación de los verificadores. Los métodos especificados en dichos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en los artículos 10 y 11 y en las normas pertinentes aceptadas internacionalmente.

Capítulo V. Registro, verificación, notificación y evaluación del cumplimiento

Artículo 14. Seguimiento y registro

1. Sobre la base del plan de seguimiento a que se refiere el artículo 7, y tras la evaluación de dicho plan por el verificador, las empresas registrarán, por cada buque que llegue a un puerto de escala o salga de él, y para cada viaje desde o hacia un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, la siguiente información:

a) puerto de salida y puerto de llegada, incluidas la fecha y la hora de salida y llegada y el tiempo de permanencia en el punto de atraque;

b) para cada buque al que se aplique lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, la conexión al suministro de electricidad en tierra y la utilización o la existencia de cualquiera de las excepciones enumeradas en el artículo 5, apartado 3;

c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar;

d) los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» para cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar, desglosados por emisiones «de la extracción al depósito de combustible», «del depósito de combustible al consumo en el barco» y emisiones fugitivas, que cubran todos los gases de efecto invernadero pertinentes;

e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar.

2. Las empresas registrarán anualmente la información y los datos enumerados en el apartado 1 de una manera transparente que permita al verificador verificar el cumplimiento del presente Reglamento.

3. A más tardar el 30 de marzo de cada año, las empresas facilitarán al verificador la información a que se refiere el apartado 1.

Artículo 15. Verificación y cálculo

1. Tras la verificación establecida en los artículos 10 a 12, el verificador evaluará la calidad, exhaustividad y exactitud de la información facilitada por la empresa de conformidad con el artículo 14, apartado 3.

2. Sobre la base de la información verificada con arreglo al apartado 1, el verificador:

a) calculará, utilizando el método especificado en el anexo I, la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por el buque de que se trate;

b) calculará, utilizando la fórmula especificada en el anexo V, el balance de la conformidad del buque;

c) calculará el número de escalas portuarias no conformes en el período de notificación anterior, incluido el tiempo pasado en el punto de atraque respecto a cada escala no conforme;

d) calculará el importe de las sanciones a que se refieren el artículo 20, apartados 1 y 2.

3. El verificador notificará a la empresa la información a que se refiere el apartado 2.

Artículo 16. Base de datos sobre la conformidad y presentación de informes

1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica sobre la conformidad para supervisar el cumplimiento de los artículos 4 y 5, y velará por su funcionamiento. La base de datos sobre la conformidad se utilizará para llevar un registro del balance de la conformidad de los buques y del uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18. Podrán acceder a ella las empresas, los verificadores, las autoridades competentes y la Comisión.

2. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, las normas relativas a los derechos de acceso y las especificaciones funcionales y técnicas de la base de datos sobre la conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

3. A más tardar el 30 de abril de cada año, la empresa registrará en la base de datos sobre la conformidad para cada uno de sus buques la información a que se refiere el artículo 15, apartado 2, según determine el verificador, junto con información que permita identificar el buque y la empresa, así como la identidad del verificador que haya llevado a cabo la evaluación.

Artículo 17. Acumulación y préstamo de balance de la conformidad excedentario entre períodos de notificación

1. En caso de que el buque tenga un balance de la conformidad excedentario para el período de notificación, la empresa podrá acumularlo en el mismo balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación. La empresa registrará la acumulación del balance de la conformidad excedentario en el período de notificación siguiente en la base de datos sobre la conformidad, previa aprobación de su verificador. La empresa ya no podrá acumular el balance de la conformidad excedentario una vez expedido el certificado de conformidad FuelEU.

2. Cuando el buque tenga un balance de la conformidad deficitario para el período de notificación, la empresa podrá tomar prestado un anticipo del balance de la conformidad excedentario de la cantidad correspondiente del período de notificación siguiente. El anticipo del balance de la conformidad excedentario se añadirá al balance del buque en el período de notificación y se deducirá del balance del mismo buque en el siguiente período de notificación. La cantidad que debe restarse en el período de notificación siguiente será igual al anticipo del balance de la conformidad excedentario multiplicado por 1,1. El anticipo del balance de la conformidad excedentario no podrá tomarse en préstamo:

a) para la cantidad que exceda en más del 2% el límite establecido en el artículo 4, apartado 2, multiplicado por el consumo de energía del buque calculado de conformidad con el anexo I;

b) para dos períodos de notificación consecutivos.

3. A más tardar el 30 de abril del año siguiente al período de notificación, la empresa registrará el anticipo del balance de la conformidad excedentario, previa aprobación por su verificador, en la base de datos sobre la conformidad.

Artículo 18. Acumulación de balances de la conformidad

1. Los balances de la conformidad de dos o más buques, verificados por el mismo verificador, podrán acumularse a efectos del cumplimiento de los requisitos del artículo 4. El balance de la conformidad de un buque no podrá incluirse en más de una acumulación en el mismo período de notificación.

2. A más tardar el 30 de marzo del año siguiente al período de notificación, la empresa notificará al verificador su intención de incluir el balance de la conformidad del buque en una acumulación para el período de notificación inmediatamente anterior. En caso de que los buques que participen en la acumulación estén controlados por dos o más empresas, estas efectuarán una notificación conjunta al verificador.

3. A más tardar el 30 de abril del año siguiente al período de notificación, el verificador registrará la acumulación en la base de datos sobre la conformidad. La composición de la acumulación no cambiará después de esa fecha.

4. En caso de conformidad acumulada con arreglo al apartado 1 del presente artículo, y a efectos del artículo 15, apartado 2, letra b), la empresa podrá decidir cómo asignar el balance de la conformidad total de la acumulación a cada buque concreto, siempre que se respete el total acumulado del balance de la conformidad. En caso de que los buques que participan en la acumulación estén controlados por dos o más empresas, el balance de la conformidad total de la acumulación se asignará de acuerdo con el método especificado en la notificación conjunta.

5. Si la media acumulada del balance de la conformidad da lugar al balance de la conformidad excedentario de un buque concreto, se aplicará el artículo 17, apartado 1.

6. El artículo 17, apartado 2, no se aplicará a los buques que participen en la acumulación.

7. La empresa ya no podrá incluir el balance de la conformidad del buque en una acumulación una vez que se haya emitido el certificado de conformidad FueIEU.

Artículo 19. Certificado de conformidad FueIEU

1. A más tardar el 30 de junio del año siguiente al período de notificación, el verificador expedirá un certificado de conformidad FueIEU para el buque en cuestión, siempre que el buque no tenga un balance de la conformidad deficitario, tras la posible aplicación de los artículos 17 y 18, y no tenga escalas portuarias no conformes.

2. El certificado de conformidad FueIEU contendrá la siguiente información:

- a) identidad del buque (nombre, número de identificación OMI y puerto de matrícula o puerto base);
- b) nombre, dirección y centro principal de actividades del propietario del buque;
- c) identidad del verificador;
- d) fecha de expedición de dicho certificado, su período de validez y el período de notificación al que se refiere.

3. El certificado de conformidad FueIEU será válido durante dieciocho meses tras el final del período de notificación.

4. El verificador informará sin demora a la Comisión y al Estado de abanderamiento de la expedición de todo certificado de conformidad FueIEU.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan modelos para el certificado de conformidad de FueIEU, incluidos los modelos electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 27, apartado 2.

Artículo 20. Sanciones

1. Si el 1 de mayo del año siguiente al período de notificación el buque tiene un balance de la conformidad deficitario, la empresa pagará una sanción. El verificador calculará el importe de la sanción sobre la base de la fórmula especificada en el anexo V.

2. La empresa pagará una sanción por cada escala portuaria no conforme. El verificador calculará el importe de la sanción multiplicando el importe de 250 EUR por los megavatios de potencia instalada a bordo y por el número de horas completadas en el punto de atraque.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, el verificador expedirá un certificado de conformidad FuelEU una vez que se hayan pagado las sanciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las acciones a que se refiere el presente artículo, así como la prueba de los pagos financieros de conformidad con el artículo 21, se consignarán en el certificado de conformidad FuelEU.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 para modificar el anexo V a fin de adaptar la fórmula a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y modificar el importe de la sanción fija establecida en el apartado 2 del presente artículo, teniendo en cuenta la evolución del coste de la energía.

Artículo 21. Asignación de sanciones para apoyar los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector marítimo

1. Las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán al apoyo de proyectos comunes destinados a la rápida implantación de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo. Los proyectos financiados con cargo a los fondos recaudados mediante las sanciones estimularán la producción de mayores cantidades de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el sector marítimo, facilitarán la construcción de instalaciones adecuadas de suministro de combustible o puertos de conexión eléctrica en las instalaciones portuarias, y apoyarán el desarrollo, ensayo e implantación de las tecnologías europeas más innovadoras en la flota para lograr reducciones significativas de las emisiones.

2. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el apartado 1 se asignarán al fondo de innovación a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE. Estos ingresos constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, y se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al fondo de innovación.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 26, a fin de completar el presente Reglamento en lo que respecta a las modalidades de pago de las sanciones mencionadas en el artículo 20, apartados 1 y 2.

Artículo 22. Obligación de conservar a bordo un certificado de conformidad FuelEU válido

1. Los buques que hagan escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro llevarán a bordo un certificado de conformidad de FuelEU válido.

2. Dicho certificado, que se expedirá a los buques correspondientes de conformidad con el artículo 19, constituirá una prueba del cumplimiento del presente Reglamento.

Artículo 23. Garantía del cumplimiento

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el [dd/mm/20xx] y le notificarán sin demora toda modificación ulterior.

2. Cada Estado miembro velará por que toda inspección de un buque en un puerto que esté bajo su jurisdicción, efectuada con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, incluya la comprobación de que se lleva a bordo un certificado de conformidad FuelEU válido.

3. Cuando un buque no haya presentado un certificado válido de conformidad FuelEU durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de escala podrá, tras dar a la empresa interesada la oportunidad de presentar sus observaciones, emitir una orden de expulsión. La autoridad competente del Estado miembro notificará la orden de expulsión a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Todo Estado miembro, con excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegará la entrada del buque objeto de la orden de expulsión en cualquiera de sus puertos hasta que la empresa cumpla sus obligaciones. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones.

4. El cumplimiento de dichas obligaciones deberá confirmarse por medio de la notificación de un certificado de conformidad FuelEU válido a la autoridad nacional competente que haya dictado la orden de expulsión. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.

5. Las sanciones contra un buque determinado impuestas por un Estado miembro serán notificadas a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate.

Artículo 24. Derecho de revisión

1. Las empresas tendrán derecho a solicitar una revisión de los cálculos y las medidas que les dirija el verificador en virtud del presente Reglamento, incluida la negativa a expedir un certificado de conformidad de FuelEU con arreglo al artículo 19, apartado 1.

2. La solicitud de revisión se presentará a la autoridad competente del Estado miembro en el que el verificador haya sido acreditado en el plazo de un mes a partir de la notificación del resultado del cálculo o de la medida por parte del verificador. La decisión de la autoridad competente estará sujeta a control judicial.

3. Las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento por el organismo gestor del puerto estarán sujetas a control judicial.

Artículo 25. Autoridades competentes

Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes responsables de la aplicación y ejecución del presente Reglamento (en lo sucesivo, «las autoridades competentes»). Comunicarán a la Comisión sus nombres y datos de contacto. La Comisión publicará en su sitio web la lista de autoridades competentes.

Capítulo VI. Poderes delegados, competencias de ejecución y disposiciones finales

Artículo 26. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 4, apartado 6, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4 y el artículo 21, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 7, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4,

y el artículo 21, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 7, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4, y el artículo 21, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 27. Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 28. Información y revisión

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 1 de enero de 2030, de los resultados de una evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento y la evolución de las tecnologías y el mercado de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo y su impacto en el sector marítimo de la Unión. La Comisión estudiará posibles modificaciones de:

- a) el límite contemplado en el artículo 4, apartado 2;
- b) los tipos de buques a los que se aplica el artículo 5, apartado 1;
- c) las excepciones enumeradas en el artículo 5, apartado 3.

Artículo 29. Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

En la lista que figura en el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE se añade el punto siguiente: «51. Certificado de conformidad FuelEU expedido en virtud del Reglamento (UE) xxxx relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo».

29. Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

Artículo 30. Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2025.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente / la presidenta

N. de la r.: La documentació que acompanya la proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifiquen la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlament Europeu i del Consell, el Reglament (UE) 2018/1999 del Parlament Europeu i del Consell i la Directiva 98/70/CE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa a la promoció de l'energia procedent de fonts renovables i es deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consell

295-00031/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021

Reg. 15335 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo [COM(2021) 557 final] [COM(2021) 557 final anexos] [2021/0218 (COD)] [SEC(2021) 657 final] [SWD(2021) 620 final] [SWD(2021) 621 final] [SWD(2021) 622 final]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 557 final, 2021/0218 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo {SEC(2021) 657 final} - {SWD(2021) 620 final} - {SWD(2021) 621 final} - {SWD(2021) 622 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El Pacto Verde Europeo establece el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050 de una forma que contribuya a la economía, al crecimiento y al empleo en Europa. Este objetivo requiere una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del 55% de aquí a 2030, tal como lo confirmó el Consejo Europeo en diciembre de 2020. Esto, a su vez, requiere una proporción significativamente mayor de fuentes de energía renovables en un sistema integrado de energía. El actual objetivo de la Unión de que al menos el 32% de la energía proceda de fuentes renovables de aquí a 2030, establecido en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER II), resulta insuficiente y debe elevarse al 38-40%, de conformidad con el Plan del Objetivo Climático. Al mismo tiempo, para alcanzar este objetivo reforzado se necesitan nuevas medidas complementarias en distintos sectores en consonancia con la Estrategia para la Integración del Sistema Energético, la Estrategia del Hidrógeno, la Estrategia sobre la Energía Renovable Marina y la Estrategia sobre Biodiversidad.

Los objetivos generales de la revisión de la DFER II son lograr un aumento del uso de energía procedente de fuentes renovables de aquí a 2030, fomentar una mejor integración del sistema energético y contribuir a los objetivos ambientales y climáticos, incluida la protección de la biodiversidad, afrontando así las inquietudes intergeneracionales asociadas con el calentamiento global y la pérdida de biodiversidad. Esta revisión de la DFER II es esencial para alcanzar el objetivo climático reforzado, así como para proteger nuestro medio ambiente y nuestra salud, reducir nuestra dependencia energética y contribuir al liderazgo industrial y tecnológico de la Unión, además de crear empleo y crecimiento económico.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La DFER II es el principal instrumento de la Unión en materia de promoción de la energía procedente de fuentes renovables. El reexamen de la DFER II no se produce de forma independiente, sino que forma parte de un ejercicio más amplio que afecta a otra legislación e iniciativas políticas en materia de energía y clima, tal como se anunció en la hoja de ruta del Pacto Verde Europeo, así como en el programa de trabajo de la Comisión para 2021, con el título «paquete de medidas Objetivo 55». La propuesta de revisión de la DFER II es coherente con:

- i. el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, dado que la tarificación del carbono funciona mejor cuando va unida a medidas reglamentarias;
- ii. la Directiva de eficiencia energética, que contribuye al uso eficiente de la energía renovable en sectores de uso final;
- iii. la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, que garantiza unos requisitos de rendimiento energético apropiados en relación con la energía renovable;

- iv. la Directiva sobre diseño ecológico, que incentiva a los consumidores a ir abandonando los electrodomésticos que funcionan con combustibles fósiles;
- v. el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura, que establece incentivos para que los operadores económicos desplieguen proyectos de absorción de emisiones que puedan constituir una fuente de biomasa;
- vi. la Directiva sobre la fiscalidad de la energía, que garantiza que los precios promuevan prácticas sostenibles e incentiva la producción y el uso;
- vii. la legislación de reparto del esfuerzo, que establece reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero vinculantes para los sectores cubiertos por la DFER II como el transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;
- viii. la Directiva sobre la calidad de los combustibles, que apoya el uso de combustibles renovables y combustibles con bajas emisiones de carbono en el transporte;
- ix. la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, que apoya el despliegue de infraestructura para combustibles alternativos, incluidos puntos de recarga para vehículos eléctricos y estaciones de repostaje de gas natural e hidrógeno;
- x. la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013¹.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa principalmente en el artículo 194, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea² (TFUE), que establece la base jurídica para proponer medidas para el desarrollo de energías nuevas y renovables, uno de los objetivos de la política energética de la Unión, establecido en el artículo 194, apartado 1, letra c), del TFUE. La DFER II, que será modificada por la presente propuesta, también fue adoptada en virtud del artículo 194, apartado 2, del TFUE en 2018. Se añade el artículo 114 del TFUE, que constituye la base jurídica del mercado interior, a fin de modificar la Directiva 98/70/CE, relativa a la calidad de los combustibles, que se basa en dicho artículo.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Necesidad de actuar a escala de la UE

Los Estados miembros por sí solos no son capaces de lograr un desarrollo suficientemente acelerado y rentable de la energía renovable sostenible dentro de un sistema de energía más integrado. Se necesita un planteamiento a escala de la Unión que permita dar los incentivos adecuados a Estados miembros que tienen distintos niveles ambición, a fin de acelerar la transición energética de forma coordinada, del sistema energético tradicional basado en los combustibles fósiles hacia un sistema energético más integrado y eficiente basado en la generación a partir de fuentes renovables. Teniendo en cuenta las distintas políticas energéticas y prioridades de los Estados miembros, una actuación a escala de la UE tiene más probabilidades de lograr el aumento necesario del despliegue de las energías renovables que la acción a escala nacional o local por sí sola.

Valor añadido de la UE

La actuación de la UE en materia de energía renovable tiene un valor añadido porque es más eficiente y eficaz que la actuación individual de los Estados miembros, evitando un enfoque fragmentado al abordar la transición del sistema energético europeo de forma coordinada. Garantiza una reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación, protege la biodiversidad, saca

1. COM/2020/824 final.

2. DO C 326 de 26.10.2012, p. 1.

partido de los beneficios del mercado interior, aprovecha plenamente las ventajas de las economías de escala y de la cooperación tecnológica en Europa, y aporta certeza a los inversores en un marco reglamentario para toda la Unión. Alcanzar una mayor cuota de energías renovables en el consumo energético final de la UE depende de las contribuciones nacionales de cada Estado miembro. Estas serán más ambiciosas y rentables si están impulsadas por un marco jurídico y político común acordado.

Proporcionalidad

El paquete de opciones de política preferido se considera proporcionado y se basa, en la medida de lo posible, en el actual diseño de las políticas. Diversas opciones fijan un objetivo o un valor de referencia que se debe lograr, pero dejan los medios para lograrlo a la discreción de los Estados miembros. El equilibrio entre las obligaciones y la flexibilidad que se da a los Estados miembros en cuanto a la forma de lograr los objetivos se considera adecuado en vista del imperativo de alcanzar la neutralidad climática [véanse las secciones 3.3 y 7.5 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, SWD (2021) XXX].

Elección del instrumento

La presente es una propuesta de Directiva de modificación. Dada su adopción relativamente reciente, este reexamen de la DFER II se limita a lo que se considera necesario para contribuir, de forma rentable, a la ambición climática de la Unión para 2030, y no constituye una revisión completa de la Directiva, por lo que no se considera oportuna una refundición.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Consultas con las partes interesadas

Métodos de consulta, principales sectores consultados y perfil general de los consultados

La evaluación inicial de impacto (hoja de ruta) estuvo abierta a comentarios del 3 de agosto al 21 de septiembre de 2020; se recibieron 374 respuestas de partes interesadas de veintidós Estados miembros y siete países no pertenecientes a la Unión. La mayoría de las respuestas fueron aportadas por empresas o asociaciones comerciales, ONG, personas anónimas y ciudadanos. Además, el 17 de noviembre de 2020 la Comisión lanzó una consulta pública en línea que duró doce semanas, en consonancia con las normas para legislar mejor de la Comisión. Esta consulta contenía preguntas abiertas y de respuesta múltiple que cubrían un amplio rango de cuestiones relativas a la revisión de la DFER II. En total se recibieron 39 046 respuestas. También se recabaron las opiniones de las partes interesadas a través de dos talleres; el primero se celebró el 11 de diciembre de 2020 (400 participantes aproximadamente), y el segundo, el 22 de marzo de 2021 (1 000 participantes aproximadamente).

Resumen de las opiniones de las partes interesadas

La mayoría (80%) de las respuestas a la consulta pública en línea indicaron una preferencia por aumentar el objetivo de fuentes de energía renovables en consonancia con el Plan del Objetivo Climático (43%) o con un objetivo más ambicioso (37%). El 61% se mostró partidario de un objetivo vinculante tanto a escala de la UE como nacional. El transporte y la calefacción y la refrigeración fueron los sectores en los que más participantes consideraron que se necesitaban esfuerzos adicionales, con una mayoría que apoyaba el refuerzo de los objetivos para ambos sectores, como mínimo al nivel del Plan del Objetivo Climático. Una respuesta coordinada de más de 38 000 participantes solicitó que se eliminase de la biomasa de la lista de recursos renovables y que su uso para la producción de bioenergía se limitase a residuos y desechos disponibles en el ámbito local, mientras que los representantes de orga-

nizaciones sindicales, empresas y la mayoría de las autoridades públicas prefirió no modificar los actuales criterios de sostenibilidad para la biomasa.

Las opiniones de las partes interesadas expresadas en la consulta pública en línea y durante los talleres se tuvieron en cuenta durante la elaboración de las distintas opciones de política relativas a los respectivos ámbitos políticos de la evaluación de impacto.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Un estudio del contratista externo Trinomics proporcionó apoyo técnico en cuanto al desarrollo y la aplicación de políticas en materia de energías renovables. También formaron parte de la base empírica la evaluación de impacto llevada a cabo para la consulta pública en línea, la evaluación de los planes nacionales integrados de energía y clima de los Estados miembros llevada a cabo por la Comisión y el *Informe de situación en materia de energía renovable* de 2020.

Además, los siguientes estudios también contribuyeron a la evaluación de impacto:

- *Technical support for renewables policy development and implementation: enhanced efficiency through sector integration* [«Apoyo técnico para el desarrollo y la aplicación de políticas en materia de energías renovables: mejora de la eficiencia a través de la integración sectorial»];

- *Renewable Cooling under the Revised Renewable Energy Directive* [«Refrigeración renovable en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables revisada»],

- *Renewable Space Heating under the Revised Renewable Energy Directive* [«Calefacción renovable en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables revisada»];

- *Policy support for heating and cooling decarbonisation* [«Políticas de apoyo a la descarbonización de la calefacción y la refrigeración»];

- *Regulatory and market conditions of District Heating and Cooling* [«Condiciones reglamentarias y de mercado de la calefacción y la refrigeración urbanas»];

- *Potentials and levels for the electrification of space heating in buildings* [«Potenciales y niveles para la electrificación de la calefacción de edificios»];

- *Renewable Heating and Cooling Pathways, Measures and Milestones for the implementation of the recast Renewable Energy Directive and full decarbonisation by 2050* [«Procesos, medidas e hitos de la calefacción y la refrigeración renovables para la ejecución de la refundición de la Directiva sobre fuentes de energía renovables y la plena descarbonización para 2050»];

- *Technical assistance to assess the potential of renewable liquid and gaseous transport fuels of non-biological origin (RFNBOs) as well as recycled carbon fuels (RCFs), to establish a methodology to determine the share of renewable energy from RFNBOs as well as to develop a framework on additionality in the transport sector* [«Asistencia técnica para evaluar el potencial de los carburantes líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y de los combustibles de carbono reciclado a fin de establecer una metodología para determinar la cuota de energía renovable procedente de los primeros, así como desarrollar un marco de adicionalidad en el sector del transporte»];

- *Simplification of Permission and Administrative Procedures for RES Installations* [«Simplificación de los procedimientos administrativos y de autorización para instalaciones de fuentes de energía renovables»];

- *Establishing technical requirements & facilitating the standardisation process for guarantees of origin on the basis of Directive(EU) 2018/2001* [«Establecer requisitos técnicos y facilitar el proceso de normalización de las garantías de origen sobre la base de la Directiva (UE) 2018/2001»];

– *Technical assistance for assessing options to establish an EU-wide green label with a view to promote the use of renewable energy coming from new installations* [«Asistencia técnica para evaluar las opciones para establecer una etiqueta ecológica a escala de la Unión con vistas a fomentar el uso de energías renovables procedentes de nuevas instalaciones»];

– *Assessment of the potential for new feedstocks for the production of advanced biofuels (ENER C1 2019-412)* [«Evaluación del potencial de nuevas materias primas para la producción de biocarburantes avanzados (ENER C1 2019-412)»];

– *Support for the implementation of the provisions on ILUC set out in the Renewable Energy Directive (ENER/C2/2018-462)* [«Apoyo a la ejecución de las disposiciones sobre cambio indirecto del uso de la tierra establecidas en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (ENER/C2/2018-462)»];

– *The use of woody biomass for energy production in the EU* [«El uso de biomasa leñosa para producción energética en la UE»] (informe del JRC, enero de 2021);

– *Scoping study setting technical requirements and options for a Union Database for tracing liquid and gaseous transport fuels* [«Estudio exploratorio por el que se establecen requisitos técnicos y opciones para una base de datos de la Unión para el seguimiento de carburantes líquidos y gaseosos»].

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto que acompaña la propuesta fue elaborada a partir de modelos y de aportaciones de las partes interesadas y del Grupo Interservicios. El informe fue presentado al Comité de Control Reglamentario el 10 de marzo de 2021. El 19 de abril de 2021, el Comité publicó su primer dictamen sobre la evaluación de impacto; tras presentarse una segunda versión de esta, publicó un segundo dictamen el 19 de mayo de ese mismo año.

En este contexto, la evaluación de impacto analizó las distintas opciones a través de las cuales una revisión de la DFER II podría contribuir de forma eficiente y eficaz a la consecución del objetivo actualizado como parte del paquete de políticas general «Objetivo 55».

En cuanto al nivel del *objetivo de energías renovables global*, la opción 0 (sin cambios) no proporcionaría ningún medio para garantizar que el objetivo de energías renovables a escala de la Unión se despliegue para alcanzar una cuota de al menos el 38-40% del consumo final de energía. La opción 2 (un objetivo superior al 40%) probablemente derivaría en el establecimiento de un objetivo climático excesivo y resultaría incompatible con otros instrumentos legislativos de la UE. Por tanto, la opción 1 (un objetivo mínimo en el rango del 38-40%) no presenta inconvenientes y es, por tanto, la opción preferida y efectiva. En cuanto a la naturaleza del objetivo, aunque la opción 1 (objetivos nacionales vinculantes) constituiría la forma más eficaz de lograr un aumento de la cuota de fuentes de energía renovables, esto crearía problemas de subsidiariedad. El actual proceso de gobernanza de la Unión de la Energía es una base importante para lograr el objetivo de energías renovables. La primera iteración del proceso de reexamen de los planes nacionales, completada en 2020, demostró su eficacia en tanto que las contribuciones nacionales eran suficientemente ambiciosas, de forma colectiva, para alcanzar el objetivo vinculante de fuentes de energía renovables de la Unión para 2030. En el marco del Reglamento sobre la gobernanza, los Estados miembros deben presentar los proyectos de actualización de sus planes nacionales integrados de energía y clima a más tardar en junio de 2023, y ya pueden indicar cómo prevén alcanzar el objetivo reforzado para 2030. Dada la naturaleza y arquitectura efectivas del sistema actual, la opción preferida es la opción 0 (mantener el objetivo vinculante de la UE y las contribuciones nacionales voluntarias).

Por lo que se refiere a la *calefacción y la refrigeración*, la opción 1 (medidas no reglamentarias) no incitará a los Estados miembros a aumentar sus esfuerzos en el

sector de la calefacci3n y la refrigeraci3n con fuentes de energía renovables hasta un mínimo de 1,1 puntos porcentuales de media anual. Transformar la cifra de calefacci3n y refrigeraci3n procedentes de fuentes de energía renovables de la Uni3n del Plan del Objetivo Climático en una cuota media anual aumentada uniforme y vinculante para todos los Estados miembros, de acuerdo con la opci3n 3b, no se considera proporcionado, aunque sería lo más eficaz. El nivel de energías renovables necesario en 2030 también podría establecerse en forma de objetivo, tal como se propone en la opci3n 3c, pero esto se desviaría del actual modelo y podría perturbar los esfuerzos de ejecuci3n ya en marcha, aunque tendría el beneficio ańadido de fijar claramente el objetivo final en 2030. La opci3n 3a, combinada con valores de referencia adecuadamente concebidos en materia de fuentes de energía renovables para edificios y para la industria, tanto a escala sectorial como de la UE, (opci3n 3d) sería eficaz para proporcionar una combinaci3n apropiada de incentivos para avanzar en la integraci3n de estos sectores en el sistema energético. Esta opci3n 3a establecería una tasa mínima fija de crecimiento de las fuentes de energía renovables al convertir el actual objetivo indicativo de crecimiento anual, de 1,1 puntos porcentuales, en el esfuerzo mínimo exigido, y ańadir complementos específicos de los Estados miembros para redistribuir los esfuerzos nacionales hasta el nivel deseado de energías renovables en 2030 entre Estados miembros en funci3n del PIB y los costes. Las tasas adicionales de crecimiento específicas de los Estados miembros podrían ser una forma de evaluar el nivel relativo de ambici3n de cada uno de ellos en el sector de la calefacci3n y la refrigeraci3n, pero también podrían constituir una posible medida supletoria para cerrar la brecha en caso de que otros sectores distintos a la calefacci3n y la refrigeraci3n no consigan alcanzar el objetivo general del 38-40% de fuentes de energía renovables. La opci3n de un valor de referencia para el uso de energía renovable en el sector de la construcci3n también se examina aquí.

La lista ampliada de medidas previstas en la opci3n 2a aporta flexibilidad a nivel nacional, garantiza la proporcionalidad y pone a disposici3n de los Estados miembros un conjunto de instrumentos entre los que pueden elegir. El diseńo respeta la diversidad nacional y local en cuanto a las condiciones y puntos de partida, establece un marco claro para los agentes a todos los niveles (nacional, regional, local) y de todo tipo (desde servicios públcos y empresas hasta municipios o ciudadanos consumidores/prosumidores).

Con respecto a la *calefacci3n y la refrigeraci3n urbanas*, la opci3n 3c (aumentar el objetivo indicativo de 1 punto porcentual de incremento anual a niveles del Plan del Objetivo Climático, de 2,1 puntos porcentuales, sin modificar su naturaleza) incentivaría a las nuevas infraestructuras urbanas de calefacci3n a integrar más energías renovables, de acuerdo con el Plan del Objetivo Climático y con los objetivos en materia de neutralidad climática, al tiempo que se respeta la gran variedad de situaciones de los Estados miembros. La opci3n 3b (objetivo indicativo de energías renovables a escala de la UE para la cuota de energía renovable en la calefacci3n y la refrigeraci3n urbanas) podría tener beneficios similares a los de la opci3n 3c, pero se desvía de las disposiciones actuales y podría perturbar la ejecuci3n ya en curso. La opci3n 3d (aumentar el objetivo de 1 punto porcentual de incremento y hacerlo vinculante) sería el diseńo de objetivo más eficaz, pero es demasiado estricto y deja menos margen a los Estados miembros. La opci3n 3a (no realizar ningún cambio) permitiría que la calefacci3n urbana siga dependiendo indefinidamente de combustibles f3siles, por lo que no es coherente con los objetivos del reexamen. La opci3n 2 (lista de medidas) puede ser independiente o complementaria, ya que aporta un marco propicio más claro para transformar la calefacci3n y la refrigeraci3n urbanas, convertirlas en un elemento de apoyo del suministro de energía renovable a los edificios y convertirse en un instrumento clave para la descarbonizaci3n de la calefacci3n, al tiempo que refuerza la integraci3n del sistema energético en los sistemas energéticos nacionales y de la UE. Combinar las medidas de la opci3n 2 con el dise-

ño de objetivos de la opción 3c es la opción preferida para garantizar que la calefacción y la refrigeración urbanas se adapten al Pacto Verde Europeo y se conviertan en un elemento de apoyo para alcanzar los objetivos del Plan del Objetivo Climático y de integración del sistema energético. Junto con las opciones en materia de calefacción y refrigeración general y de edificios, esta opción también crearía un marco propicio para desarrollar y ampliar sistemas urbanos de calefacción y refrigeración inteligentes y modernos basados en las energías renovables.

Respecto a la *integración de la electricidad renovable*, la opción 1.1 (disponibilidad de información prácticamente en tiempo real sobre la cuota de energías renovables en la electricidad suministrada por la red) proporcionaría señales eficaces para incentivar al mercado directamente relacionadas con la penetración de la energía renovable y la reducción del carbono, sin suponer ninguna carga administrativa y de forma coherente con la legislación existente. La opción 1.2 (información sobre la cuota de fuentes de energía renovables y el perfil de emisiones de gases de efecto invernadero) tendría algunos efectos positivos en la información al consumidor, pero por lo demás aportaría poco valor añadido. Las opciones 2.1 a 2.3 cubren distintos aspectos de la optimización de la infraestructura de carga inteligente, con distintos niveles de contribución positiva a los costes y beneficios generales que su ejecución tendría para la economía. A fin de dar flexibilidad a los Estados miembros, en cada caso se seleccionó una ejecución basada en la evaluación nacional como la solución preferida respecto a la función de carga inteligente, particularmente la carga bidireccional y el despliegue de puntos de recarga inteligente adicionales (2.1B, 2.2B y 2.3). Las opciones 3.1-3.3 abordan diversos obstáculos del mercado de agregación y prestación de servicios de movilidad que menoscaban la competencia. La opción 3.1 [garantizar que el tratamiento de los sistemas o equipos de almacenamiento de electricidad por parte de los operadores de red y los participantes en el mercado no sea discriminatorio ni desproporcionado con independencia de su tamaño (pequeña o gran escala) o de si son estacionarios o móviles, de forma que sean capaces de ofrecer servicios de flexibilidad y balance de forma competitiva] es una opción que resultaría útil en todo caso. La opción 3.2 (que los agregadores independientes y proveedores de servicios de movilidad tengan acceso a información básica sobre las baterías, como su estado de salud y su estado de carga) es necesaria para crear condiciones de competencia equitativas, y su ejecución temprana tendría efectos positivos a largo plazo en la disponibilidad, la calidad y el coste de los servicios prestados a los propietarios de baterías domésticas y a los usuarios de vehículos eléctricos. La opción 3.3 (garantizar el libre acceso a toda la infraestructura de carga accesible públicamente) debería volverse cada vez más beneficiosa con la proliferación de los vehículos eléctricos.

De las opciones valoradas respecto al *aumento de la energías renovables en el sector del transporte*, una combinación de la opción 1B (además del aumento del objetivo y del subobjetivo para los biocarburantes avanzados, se introduce un subobjetivo específico para los combustibles renovables de origen no biológico) con las opciones 2A (obligaciones basadas en la energía para los proveedores de combustible), 2C [la selección entre los enfoques descritos en las opciones 2A y 2B (obligaciones basadas en las emisiones para los proveedores de combustible) se deja a la discreción de los Estados miembros] o 2D (obligaciones basadas en las emisiones para los proveedores de combustible, pero los operadores tienen que lograr cuotas mínimas de biocarburantes avanzados y combustibles renovables de origen no biológico) arrojaría los mejores resultados. Aunque todas las soluciones, con excepción de la opción 1, logran el nivel de ambición necesario, hay diferencias sustanciales. Las opciones basadas en la energía pueden tener la ventaja de promover el desarrollo y la producción de combustibles renovables y combustibles de carbono reciclado innovadores, ya que crean el marco político más predecible y estable para la inversión en estas tecnologías. Las opciones basadas en la intensidad de los gases de efecto inver-

nadero pueden generar mejoras en la cadena de suministro y fomentar la eficiencia tecnológica de los combustibles renovables y los combustibles con bajas emisiones de carbono, cuyos costes de producción son superiores, y tendrían la ventaja de garantizar la coherencia con el enfoque elegido en la Directiva sobre la calidad de los combustibles. Sin embargo, esto requeriría modificar la metodología aplicada para determinar la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero.

Promover el uso de combustibles renovables de origen no biológico está plenamente en consonancia con la Estrategia para la Integración del Sistema Energético y la Estrategia del Hidrógeno, así como con el Plan del Objetivo Climático, especialmente si se tiene en cuenta la perspectiva posterior a 2030. Esto es particularmente válido en el caso de la opción 1 (ampliación del alcance de la contabilización de los combustibles renovables de origen no biológico más allá del sector del transporte y mejora de la coherencia de la contabilización de los combustibles renovables de origen no biológico) y la opción 3 (creación de subobjetivos específicos para los combustibles renovables de origen no biológico en sectores de difícil descarbonización). El establecimiento de subobjetivos específicos pero realistas para los combustibles renovables de origen no biológico para los sectores de la industria y el transporte en 2030 sería un primer paso para su desarrollo a mayor escala a partir de ese año.

En cuanto a la *certificación* de los combustibles renovables y los combustibles con bajas emisiones de carbono, se evaluaron la opción 1a (ajuste del alcance y el contenido del actual sistema de certificación para incluir todos los combustibles cubiertos por la DFER II, incluidos los combustibles de carbono reciclado) y la opción 2A (desarrollo ulterior del sistema existente de garantías de origen como sistema de certificación alternativo). Se consideró que la opción 1a tenía un buen potencial para reforzar el sistema existente; la certificación de los combustibles con bajas emisiones de carbono se abordaría en una propuesta legislativa separada, como el paquete de medidas relativas al hidrógeno y a la descarbonización del mercado del gas. Las opciones de desarrollo de TI estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

Respecto a las opciones para garantizar la *sostenibilidad de la bioenergía*, la opción 1 (medidas no reglamentarias) facilitaría la implantación de los criterios de sostenibilidad de la DFER II, si bien no incluiría salvaguardias adicionales para abordar los riesgos identificados. La opción 2 (refuerzo selectivo de los actuales criterios de sostenibilidad de la UE para la bioenergía) ofrecería la protección más directa frente a los riesgos de producción de biomasa forestal en áreas de gran biodiversidad. También introduciría salvaguardias adicionales para promover la reducción óptima de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida y evitar nuevos usos ineficientes de la biomasa en el sector energético. La opción 3 (regulación de las pequeñas instalaciones) contribuiría aún más a la eficacia de la opción 2 al regular una mayor cantidad del uso de biomasa con fines energéticos en la UE. También ayudaría a mejorar la supervisión pública de la producción y el uso de biomasa. Partir de las opciones preferidas, a saber, las opciones 2, 3 y 4.2 (exigir a los Estados miembros que diseñen sus sistemas de apoyo para los combustibles de biomasa de forma que se minimicen las distorsiones del mercado de materias primas, a fin de reducir al mínimo el uso de madera en rollo de alta calidad), contribuiría a minimizar el uso de árboles enteros para la producción energética, tal como se dispone en la Estrategia de la UE sobre Biodiversidad.

Además de los objetivos principales de la revisión de la DFER II, de adecuar el nivel de ambición con una perspectiva para 2030 y para 2050, abordar la insuficiente integración del sistema y actualizar las disposiciones en materia de sostenibilidad de la bioenergía, un número limitado de *medidas adicionales de acompañamiento o facilitadoras* podría contribuir al despliegue rentable de las energías renovables.

Respecto a los *contratos de compra de electricidad*, la opción 1 (directrices) proporcionará orientación adicional a los Estados miembros sin aumentar la carga

administrativa, aunque la eficacia dependerá de la adopción de dichas directrices. La opción 2 (apoyo financiero para el uso de contratos de compra de electricidad para pequeñas y medianas empresas) tendrá un impacto positivo en la adopción de energías renovables y en la economía europea. La opción 3 (refuerzo de las medidas reglamentarias relativas a los contratos de compra de electricidad) impondría una carga adicional a los Estados miembros para eliminar cualquier obstáculo indebido, pero podría dar más seguridad a los productores y consumidores de electricidad renovable. Las opciones 1 y 2 se consideran la combinación preferida.

Respecto a la *cooperación transfronteriza*, la opción 1 (orientación actualizada de la Comisión) no sería muy eficaz por sí misma, mientras que la opción 2 (obligación de los Estados miembros de probar la cooperación transfronteriza en los próximos tres años) tendría una eficacia moderada. Aunque la opción 3 (apertura parcial obligatoria de los sistemas de apoyo) y la opción 4 (uso mejorado del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión) resultarían muy eficaces, se espera que la opción 2 sea más aceptable a efectos políticos, y por tanto es la opción preferida.

En cuanto a la promoción de la *energía marina*, la opción 1 (planificación conjunta) sería, dada su obligatoriedad, muy eficaz para garantizar la determinación y la ejecución de objetivos por cuenca oceánica. Por lo que se refiere a la opción 2 (introducción de ventanillas únicas para la concesión de permisos para cada cuenca oceánica), cabe esperar que esta tenga una buena eficacia a la hora de facilitar la concesión de permisos para proyectos transfronterizos de energía renovable marina. Se prefiere una combinación de ambas opciones.

En cuanto a la *industria*, no se espera que la opción 0 (ningún cambio) aumente la cuota de consumo de energías renovables en el sector industrial, lo que pondría gravemente en duda el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 y alcanzar la neutralidad climática para 2050. La opción 1 (introducción del uso de energía renovable en las auditorías exigidas en la Directiva de eficiencia energética) proporcionaría un medio eficaz para que los agentes industriales conozcan las soluciones rentables existentes para pasarse a la energía renovable sin ninguna carga administrativa y de forma coherente con la legislación vigente. La opción 2 (etiquetado de productos industriales de determinados sectores que afirmen estar fabricados con energía renovable) proporciona una forma eficaz de crear un mercado uniforme y coherente para las empresas que comercializan productos y servicios producidos con energía renovable. Cualquier etiquetado obligatorio tendría que diseñarse cuidadosamente para garantizar la compatibilidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las opciones 1 y 2 serían complementarias y tendrían la mayor eficacia, combinadas con un objetivo indicativo para el uso de energía renovable en la industria.

En general, las opciones de política presentan beneficios económicos, ambientales y sociales. El incremento de la energía renovable, particularmente de origen marino, lograría que el sistema energético de la UE sea más seguro y menos dependiente de importaciones. Es probable que la revisión de la DFER II tenga efectos positivos en el crecimiento económico y las inversiones al crear empleo de calidad y reducir las importaciones de combustibles fósiles y los costes de la energía para consumidores y empresas. Se espera que muchas de las opciones de política creen puestos de trabajo, en consonancia con la recuperación digital ecológica prevista. Se esperan también efectos positivos en el empleo, especialmente en sectores vinculados con las energías renovables, con un incremento del empleo y las capacidades en los sectores de la construcción y del suministro de energía, así como un desplazamiento del empleo entre ambos sectores. Por cada euro de inversión, la energía renovable crea casi un 70% más de empleo que el gasto en combustibles fósiles, y la energía solar fotovoltaica crea más del doble de puestos de trabajo por unidad de generación de electricidad que el carbón o el gas natural. Un mayor uso de energía procedente

de fuentes renovables sostenibles, incluido el hidrógeno renovable, conllevaría una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Sustituir los combustibles fósiles también reducirá los contaminantes de la atmósfera y tendrá un impacto beneficioso en la salud. La electrificación del transporte por carretera a partir de energías renovables tendría impactos positivos, en particular, en la contaminación atmosférica urbana, mientras que la electrificación de, por ejemplo, la calefacción de edificios contribuiría sustancialmente a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos del parque inmobiliario europeo, que en la actualidad presenta una fuerte dependencia de los combustibles fósiles. Se mejorará la calidad del aire de las ciudades, entre otras cosas, mediante la calefacción renovable, especialmente la calefacción urbana en las ciudades. Los criterios de sostenibilidad más estrictos para la bioenergía traerán consigo impactos positivos en la biodiversidad. Es posible que las importaciones de combustibles de biomasa de fuera de la UE se reduzcan en caso de que los países de origen decidan no cumplir estos criterios y redirigir sus exportaciones a países no pertenecientes a la Unión.

La revisión de la DFER II conllevará principalmente implicaciones prácticas para las administraciones públicas de los Estados miembros teniendo en cuenta la necesidad de cumplir objetivos más ambiciosos (vinculantes) hacia los que hay que trabajar y que deben ser objeto del correspondiente seguimiento. Otras acciones necesarias de las administraciones públicas incluyen promover y facilitar la adopción de las energías renovables en múltiples vectores.

Adecuación regulatoria y simplificación

Entre 2014 y 2016 se llevó a cabo una evaluación de la Directiva sobre fuentes de energía renovables de conformidad con el programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT). Dada su adopción relativamente reciente, la revisión propuesta de la DFER II se limita a lo que se considera necesario para contribuir, de forma rentable, a la ambición climática de la Unión para 2030, y no constituye una revisión completa de la Directiva. La evaluación de impacto halló posibilidades de simplificación legislativa y reducción de los costes normativos.

No se prevé ningún cambio en el régimen de supervisión del cumplimiento.

Aumentar el uso de energías renovables en la calefacción y la refrigeración y en los edificios requerirá obras de construcción/reformas, lo que conducirá a un incremento del empleo en el sector. Hasta el 95% de las empresas de construcción, arquitectura e ingeniería civil son pequeñas y medianas empresas, por lo que habrá un probable efecto económico positivo para las pymes. La orientación y el apoyo financiero para los contratos de compra de electricidad ayudarán a las pymes que no tengan los recursos para gestionar contratos complejos. Los criterios más exigentes para la biomasa forestal pueden dar lugar a un aumento de los costes administrativos y suponer una carga para los operadores económicos de pequeño y mediano tamaño.

Para garantizar la competencia equitativa en el mercado único, todos los operadores económicos deben estar sujetos a las mismas normas. Por tanto, la propuesta no exime a las pymes ni a las microempresas, salvo en la medida en la que establece mecanismos de verificación simplificados para las pequeñas instalaciones de producción de energía. Sin embargo, es probable que los impactos económicos previstos también benefician a las pymes, ya que la mayor parte de la cadena de valor del despliegue de tecnología energética renovable, en particular de la energía solar fotovoltaica, está operada por pymes.

Derechos fundamentales

Por lo que se refiere a la coherencia con la Carta de los derechos fundamentales, el objetivo general de este reexamen es incrementar el uso de energías renovables y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual está plenamente en consonancia con el artículo 37 de la Carta, en virtud del cual en las políticas de la

Unión se integrará y se garantizará, conforme al principio de desarrollo sostenible, un nivel elevado de protección del medio ambiente y la mejora de la calidad del mismo.

4. Repercusiones presupuestarias

La presente propuesta modifica una Directiva existente relativa al uso de energías renovables, por lo que se estima que su coste e impacto administrativo serán moderados, ya que la mayoría de las estructuras y normas necesarias ya existen. La propuesta no supone coste adicional alguno para el presupuesto de la UE.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Tras la adopción de la presente Directiva de modificación por los legisladores, la Comisión llevará a cabo las siguientes acciones para facilitar su transposición durante el período previsto a tal efecto:

- elaborar una tabla de correspondencias que sirva como lista de comprobación a efectos de la transposición tanto para los Estados miembros como para la Comisión,
- organizar reuniones con los expertos de los Estados miembros encargados de transponer las distintas partes de la Directiva, a fin de debatir cómo hacerlo y resolver dudas, tanto en el contexto de la Acción Concertada para las Fuentes de Energía Renovables, (CA-RES, por sus siglas en inglés) como a través de comités,
- ponerse a disposición de los Estados miembros para realizar reuniones y llamadas bilaterales en caso de preguntas específicas sobre la transposición de la Directiva.

Una vez pasada la fecha límite para la transposición de la Directiva, la Comisión llevará a cabo una evaluación global a fin de determinar si los Estados miembros la han llevado a cabo de forma completa y correcta.

El Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima estableció un marco integrado de planificación, seguimiento y presentación de informes en materia de energía y clima, a fin de supervisar el progreso hacia los objetivos climáticos y energéticos de conformidad con los requisitos de transparencia del Acuerdo de París. Como muy tarde a finales de 2019, los Estados miembros tuvieron que presentar a la Comisión sus planes nacionales integrados de energía y clima, en los que se incluían las cinco dimensiones de la Unión de la Energía para el período 2021-2030. A partir de 2023, los Estados miembros deben presentar informes bienales sobre el avance en la ejecución de los planes y, adicionalmente, deben comunicar a la Comisión sus proyectos de actualización de los planes a más tardar el 30 de junio de 2030. La fecha límite para las actualizaciones definitivas es el 30 de junio de 2024. Esta actualización, que se debe presentar en 2024, cubriría las obligaciones de planificación relacionadas con cualquier objetivo nuevo acordado en la revisión de la DFER II. Cualquier requisito adicional en materia de planificación y presentación de informes establecido en la presente propuesta no creará un nuevo sistema de planificación y presentación de informes, sino que estará sujeto al marco existente al respecto en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999. La futura revisión del Reglamento sobre la gobernanza permitiría consolidar estos requisitos en materia de presentación de informes.

Documentos explicativos (para las Directivas)

Tras la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Comisión/Bélgica (C-543/17), los Estados miembros deben acompañar sus notificaciones sobre las medidas de transposición nacionales con información suficientemente clara y precisa, indicando qué disposiciones del Derecho nacional transponen las distintas disposiciones de una Directiva. Esta información debe suministrarse para cada obligación, no únicamente a «nivel de artículo». Si los Estados miembros cumplen esta obligación,

en principio no tendrían que enviar a la Comisión documentos explicativos sobre la transposición.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Las principales disposiciones que modifican sustancialmente la Directiva (CE) 2018/2001 o añaden nuevos elementos son las siguientes:

El artículo 1, apartado 1, modifica el artículo 2 de la DFER II cambiando la definición de «combustibles renovables de origen no biológico» y «valor por defecto», y añadiendo nuevas definiciones de «madera en rollo de calidad», «combustibles renovables», «zona de ofertas», «sistema de medición inteligente», «punto de recarga», «participante en el mercado», «mercado de la electricidad», «batería doméstica», «batería para vehículos eléctricos», «batería industrial», «estado de salud», «estado de carga», «valor de consigna de potencia», «carga inteligente», «autoridad reguladora», «carga bidireccional», «punto de recarga de potencia normal», «industria», «fines no energéticos», «plantación forestal» y «bosque plantado».

El artículo 1, apartado 2, modifica el artículo 3, apartado 1, de la DFER II con el objetivo actualizado de la UE para 2030 de una cuota mínima del 40% de la energía procedente de fuentes renovables en el consumo final bruto de energía de la Unión en 2030. También modifica el artículo 3, apartado 3, a fin de reforzar la obligación de minimizar los riesgos de distorsiones innecesarias del mercado derivadas de sistemas de apoyo, así como de evitar apoyar el uso de determinadas materias primas para la producción energética de conformidad con el principio de uso en cascada. Asimismo, introduce la obligación de eliminar progresivamente el apoyo a la producción eléctrica a partir de biomasa a partir de 2026, con algunas excepciones. Además, el artículo 1, apartado 2, añade un nuevo apartado sobre electrificación para ayudar a los Estados miembros a alcanzar sus contribuciones nacionales.

El artículo 1, apartado 3, modifica el artículo 7 de la DFER II con el método de cálculo actualizado de la cuota de energía procedente de fuentes renovables para que i) la energía procedente de combustibles renovables de origen no biológico se contabilice en el sector en el que se consuma (electricidad, calefacción y refrigeración o transporte); y ii) la electricidad renovable utilizada para producir combustibles renovables de origen no biológico no se incluya en el cálculo del consumo final bruto de electricidad de fuentes renovables en el Estado miembro.

El artículo 1, apartado 4, modifica el artículo 9, apartado 1, de la DFER II con un apartado adicional sobre la obligación de los Estados miembros de disponer de un proyecto piloto transfronterizo en el plazo de tres años, y modifica el artículo 9, apartado 7, con un apartado adicional sobre la planificación conjunta de la energía marina para cada cuenca oceánica, en virtud del cual los Estados miembros deben definir conjuntamente la capacidad de generación de energía renovable marítima que se desplegará en cada cuenca oceánica de aquí a 2050, con hitos intermedios en 2030 y 2040, así como cooperar a este respecto.

El artículo 1, apartado 5, modifica el artículo 15 de la DFER II suprimiendo los apartados 4 a 7 relativos a los edificios –que se han trasladado al nuevo artículo 15 *bis*–, actualizando las referencias a normas, reforzando la disposición relativa a los contratos de compra de electricidad renovable y añadiendo una cláusula para reexaminar los procedimientos administrativos un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación.

El artículo 1, apartado 6, inserta un nuevo artículo 15 *bis* relativo a la integración de las energías renovables y medidas de apoyo para integrar la calefacción y la refrigeración en los edificios. Este nuevo artículo incluye un nuevo objetivo indicativo de la Unión del 49% de energías renovables en los edificios de aquí a 2030, así como una referencia a la nueva definición de «sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración» que se incluirá en la refundición de la Directiva de eficiencia energética, que es una de las formas en las que se puede satisfacer el nivel mínimo de fuen-

tes de energía renovables en los edificios nuevos o que sean objeto de renovaciones importantes. Ajusta el texto de los apartados relativos a edificios del artículo 15 de la DFER II para vincularlos a la consecución de los objetivos indicativos de fuentes de energía renovables y promover la transición de los sistemas de calefacción basados en combustibles fósiles a los basados en fuentes de energía renovables, así como para ser coherente con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios.

El artículo 1, apartado 7, modifica el artículo 18, apartado 3, de la DFER II con apartados modificados relativos a los requisitos de cualificación y certificación de los instaladores a fin de hacer frente al déficit de instaladores de sistemas de calefacción renovables, que ralentiza la eliminación progresiva de los sistemas basados en combustibles fósiles. También elimina la lista de tipos específicos de tecnologías de calefacción renovables y la sustituye con una referencia genérica a los sistemas de calefacción basados en energías renovables. Modifica el artículo 18, apartado 4, de la DFER II obligando a los Estados miembros a implantar medidas para apoyar la participación en programas de formación. La anterior posibilidad de los Estados miembros de hacer pública la lista de instaladores cualificados se convierte en una obligación.

El artículo 1, apartado 8, modifica el artículo 19, apartados 2 y 8, de la DFER II para eliminar la capacidad de los Estados miembros de no emitir garantías de origen a un productor que reciba apoyo financiero, un cambio vinculado a las modificaciones relativas a los contratos de compra de electricidad del artículo 15.

El artículo 1, apartado 9, modifica el artículo 20, apartado 3, de la DFER II con un nuevo apartado adicional para impulsar la integración del sistema energético entre los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración y otras redes energéticas, exigiendo a los Estados miembros, según proceda, que desarrollen sistemas urbanos de calefacción y refrigeración eficientes para promover la calefacción y la refrigeración a partir de fuentes de energía renovables.

El artículo 1, apartado 10, inserta un nuevo artículo 20 *bis* en la DFER II, que facilita la integración de la electricidad renovable en el sistema a través de las siguientes medidas:

- los gestores de redes de transporte (GRT) y los gestores de redes de distribución (GRD) tienen la obligación de facilitar información sobre la cuota de fuentes de energía renovables y el contenido de gases de efecto invernadero de la electricidad que suministran, a fin de aumentar la transparencia y dar más información a los agentes del mercado de la electricidad, a los agregadores, a los consumidores y a los usuarios finales;

- los fabricantes de baterías deben permitir el acceso a la información sobre la capacidad, el estado de salud, el estado de carga y el valor de consigna de potencia de las baterías a sus propietarios, así como a terceros que actúen en nombre de estos;

- los Estados miembros garantizarán la capacidad de carga inteligente de los puntos de recarga de potencia normal no accesibles al público, debido a su importancia para la integración del sistema energético;

- los Estados miembros garantizarán que las disposiciones reglamentarias acerca del uso de activos de almacenamiento y de balance no discriminen respecto a la participación de sistemas de almacenamiento pequeños o móviles en el mercado de los servicios de flexibilidad, balance y almacenamiento.

El artículo 1, apartado 11, inserta un nuevo artículo 22 *bis* en la DFER II relativo a la integración de la energía renovable en la industria con un objetivo indicativo de un aumento medio anual de la energía renovable de 1,1 puntos porcentuales, así como un objetivo vinculante del 50% para los combustibles renovables de origen no biológico utilizados como materia prima o como vectores energéticos. También introduce el requisito de que el etiquetado de los productos industriales ecológicos indique el porcentaje de energía renovable utilizado de acuerdo con una metodología común para toda la Unión.

El artículo 1, apartado 12, modifica el artículo 23, apartado 1, de la DFER II para que el aumento anual de 1,1 puntos porcentuales en la calefacción y la refrigeración se convierta en un mínimo vinculante, y añade un apartado adicional que obliga a los Estados miembros a realizar una evaluación de su potencial de energía procedente de fuentes renovables y del uso de calor y frío residuales en el sector de la calefacción y la refrigeración. También modifica el artículo 23, apartado 4, de la DFER II con un menú de medidas ampliado para ayudarles a alcanzar el objetivo de calefacción y refrigeración. Asimismo, refuerza este apartado de forma que los Estados miembros deben garantizar, en lugar de procurar garantizar, que las medidas sean accesibles a todos los consumidores, y en particular a los de ingresos bajos o los vulnerables, que no podrían, en caso contrario, disponer de suficiente capital inicial para beneficiarse de ellas.

El artículo 1, apartado 13, modifica el artículo 24, apartado 1, de la DFER II con un apartado actualizado sobre la información relativa a la cuota de energía renovable en los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración. El artículo 1, apartado 13, modifica el artículo 24, apartado 4, de la DFER II con un apartado actualizado sobre el aumento de la cuota objetivo, de 1 punto porcentual a 2,1 puntos porcentuales de energía procedente de fuentes renovables y del calor y el frío residuales en la calefacción y la refrigeración urbanas. También se añade un nuevo apartado que amplía el acceso de terceros para que sea aplicable a sistemas urbanos de calefacción o refrigeración de más de 25 MWt cuando tenga sentido. El artículo 1, apartado 13, modifica el artículo 24, apartado 5, de la DFER II con un apartado actualizado que añade una referencia a la nueva definición de «sistema urbano eficiente de calefacción» (que se incluirá en la refundición de la Directiva de eficiencia energética) y exige a los Estados miembros que establezcan un mecanismo para tratar las denegaciones injustificadas de acceso de terceros a la red. El artículo 24, apartado 6, de la DFER II se modifica con un nuevo apartado relativo a un marco para facilitar la coordinación entre los agentes que participen en el uso del calor y frío residuales. El artículo 1, apartado 13, modifica el artículo 24, apartado 8, de la DFER II con apartados actualizados que exigen que los GRD realicen cada cuatro años una valoración del potencial de los sistemas urbanos de calefacción o refrigeración para proporcionar servicios de balance y otros servicios de sistema. El artículo 24, apartado 9, de la DFER II se modifica con un apartado actualizado relativo a la obligación de los Estados miembros de garantizar que los derechos de los consumidores y las normas para la explotación de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración de conformidad con las normas revisadas estén claramente definidos y disponibles al público y que la autoridad competente vele por su cumplimiento. El artículo 24, apartado 10, de la DFER II se modifica con un apartado actualizado que corrige las referencias cruzadas y añade la nueva definición de «sistema urbano eficiente de calefacción» (que se incluirá en la refundición de la Directiva de eficiencia energética).

El artículo 1, apartado 14, modifica el artículo 25, apartado 1, de la DFER II aumentando el nivel de ambición en materia de energías renovables en el transporte, estableciendo un objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero del 13%, aumentando el subobjetivo para los biocarburantes avanzados de un mínimo del 0,2% en 2022 al 0,5% en 2025 y el 2,2% en 2030, e introduciendo un subobjetivo del 2,6% para los combustibles renovables de origen no biológico. El artículo 1, apartado 14, introduce asimismo un mecanismo de crédito para promover la electromovilidad, en virtud del cual los operadores económicos que suministren electricidad renovable a vehículos eléctricos a través de estaciones de carga públicas recibirán créditos que pueden vender a los proveedores de combustible, los cuales pueden utilizarlos para satisfacer su obligación.

El artículo 1, apartado 15, modifica el artículo 26 de la DFER II para reflejar el objetivo de intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero establecido para el transporte.

El artículo 1, apartado 16, modifica el artículo 27, apartado 1, de la DFER II estableciendo normas para calcular tanto la reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero de los combustibles lograda mediante el uso de energías renovables en el transporte como los objetivos para los biocarburantes avanzados, el biogás y los combustibles renovables de origen no biológico. El artículo 1, apartado 16, suprime el artículo 27, apartado 2, de la DFER II a fin de eliminar los multiplicadores asociados a determinados combustibles renovables y a la electricidad renovable utilizados en el transporte. El artículo 1, apartado 16, modifica el artículo 27, apartado 3, de la DFER II suprimiendo el marco de adicionalidad para la electricidad en el transporte y haciendo que las disposiciones relativas al cálculo de combustibles renovables de origen no biológico producidos a partir de electricidad sean aplicables con independencia del sector en el que se consuman.

El artículo 1, apartado 17, modifica el artículo 28 suprimiendo los apartados relativos a la base de datos de la Unión, que pasa a regularse en el artículo 31 *bis*, y revocando la facultad otorgada en el apartado 5 para adoptar actos delegados que especifiquen la metodología para evaluar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables de origen no biológico y de los combustibles de carbono reciclado, que pasa a regularse en el artículo 1, apartado 20.

El artículo 1, apartado 18, modifica el artículo 29, apartados 1, 3, 4, 5 y 6, de la DFER II, con apartados actualizados que refuerzan de forma específica los actuales criterios de sostenibilidad al aplicar a la biomasa forestal (incluidos los bosques primarios, con gran diversidad y las turberas) los criterios relativos a la tierra (por ejemplo, zonas prohibidas) aplicables actualmente a la biomasa agrícola. Estos criterios reforzados se aplican a instalaciones a pequeña escala de producción de calor y electricidad a partir de biomasa con una capacidad térmica nominal total inferior a 5 MW. El artículo 1, apartado 18, modifica el artículo 29, apartado 10, de la DFER II con un apartado actualizado por el que se aplican los umbrales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero existentes para la producción de electricidad, calefacción y refrigeración a partir de combustibles de biomasa a las instalaciones existentes (no solo a las nuevas instalaciones). El artículo 1, apartado 18, añade elementos adicionales al artículo 29, apartado 6, para minimizar el impacto negativo de las cosechas en la calidad del suelo y la biodiversidad.

El artículo 1, apartado 19, inserta un nuevo artículo 29 *bis* relativo a los criterios de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado, de forma que la energía procedente de los primeros solo podrá contabilizarse de cara a los objetivos fijados en esta Directiva si sus reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero son de, al menos, el 70%, y la procedente de los segundos solo podrá contabilizarse para el objetivo de transporte si las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero son de, al menos, el 70%.

El artículo 1, apartado 20, modifica el artículo 30 de la DFER II para ajustarlo a los cambios introducidos en los artículos 29 *bis* y 31 *bis*. También introduce un mecanismo de verificación simplificado para las instalaciones de entre 5 y 10 MW.

El artículo 1, apartado 21, suprime los apartados 2, 3 y 4 del artículo 31 de la DFER II, que regulaban la posibilidad de utilizar valores de cultivo regionales con el objetivo de promover mejor los esfuerzos individuales de los productores por reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de las materias primas.

El artículo 1, apartado 22, inserta un nuevo artículo 31 *bis*, que regula la base de datos de la Unión, ampliando su alcance para que pueda incluir combustibles no pertenecientes al sector del transporte. Esto permitirá el seguimiento de los combustibles renovables líquidos y gaseosos y los combustibles de carbono reciclado, así como de las emisiones de gases de efecto invernadero durante su ciclo de vida. La base de datos es la herramienta de supervisión y notificación en la que los pro-

veedores de combustible deben introducir la información necesaria para verificar el cumplimiento de la obligación que les atribuye el artículo 25.

El artículo 2 modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 a fin de modificar el objetivo vinculante de la Unión de una cuota mínima del 32% de energías renovables en la Unión en 2030 por «el objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001». No modifica otros elementos fundamentales del Reglamento (UE) 2018/1999, como el objetivo de interconexión eléctrica del 15%, que sigue siendo crucial para la integración de las energías renovables.

El artículo 3 modifica la Directiva 98/70/CE para evitar la duplicación de disposiciones reglamentarias respecto a los objetivos de descarbonización de los carburantes y ajustarse a la Directiva (UE) 2018/2001, entre otras cosas respecto a las obligaciones en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de uso de biocarburantes.

El artículo 4 contiene disposiciones transitorias relacionadas con las obligaciones de información previstas en la Directiva 98/70/CE a fin de garantizar que se remitan a la Comisión los datos recogidos y notificados de conformidad con los artículos de dicha Directiva que sean suprimidos por el artículo 3, apartado 4 de la presente Directiva.

El artículo 5 contiene las disposiciones sobre la transposición.

El artículo 6 deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo.

El artículo 7 regula la entrada en vigor de la Directiva.

2021/0218 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 114 y 194, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Pacto Verde Europeo⁵ establece el objetivo de la Unión de alcanzar la neutralidad climática en 2050 de una forma que contribuya a la economía, al crecimiento y al empleo en Europa. Ese objetivo, así como el de la reducción del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 establecido en el Plan del Objetivo Climático para 2030⁶, que fue refrendado tanto por el Parlamento Europeo⁷ como por el Consejo Europeo⁸, requiere una transición energética y cuotas significativamente mayores de fuentes de energía renovables en un sistema integrado de energía.

3. DO C [...] de [...], p. [...].

4. DO C [...] de [...], p. [...].

5. Comunicación de la Comisión COM(2019) 640 final, de 11.12.2019, «El Pacto Verde Europeo».

6. Comunicación de la Comisión COM (2020) 562 final, de 17.9.2020, «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos».

7. Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo [2019/2956 (RSP)].

8. Conclusiones del Consejo Europeo, 11 de diciembre de 2020: <https://www.consilium.europa.eu/media/41792/12-euco-final-conclusions-es.pdf>.

(2) La energía renovable desempeña un papel fundamental en la ejecución del Pacto Verde Europeo y para lograr la neutralidad climática para 2050, teniendo en cuenta que el sector de la energía genera más del 75% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión. Al reducir dichas emisiones, la energía renovable también contribuye a afrontar retos medioambientales como la pérdida de biodiversidad.

(3) La Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹ establece un objetivo vinculante para la Unión de alcanzar una cuota mínima del 32% de energía procedente de fuentes renovables en el consumo final bruto de energía de la Unión de aquí a 2030. En virtud del Plan del Objetivo Climático, la cuota de energía renovable en el consumo final bruto de energía tendría que aumentar al 40% de aquí a 2030 para lograr el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión¹⁰. Por tanto, es preciso aumentar el objetivo fijado en el artículo 3 de la Directiva.

(4) Hay un reconocimiento creciente de la necesidad de adaptar las políticas en materia de bioenergía al principio de uso en cascada de la biomasa¹¹, a fin de garantizar el acceso equitativo al mercado de materias primas de biomasa para el desarrollo de soluciones innovadoras y de alto valor añadido de base biológica y una bioeconomía circular sostenible. A la hora de desarrollar sistemas de apoyo para la bioenergía, los Estados miembros deben, por tanto, tener en cuenta el suministro sostenible de biomasa disponible para usos energéticos y no energéticos y el mantenimiento de los sumideros de carbono y los ecosistemas de los bosques nacionales, así como los principios de la economía circular y del uso en cascada de la biomasa y la jerarquía de residuos establecida en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹². Teniendo esto en cuenta, no deben otorgar ningún apoyo a la producción de energía a partir de trozas de aserrío, trozas para chapa, tocones y raíces, y deben evitar promover el uso de madera en rollo de calidad con fines energéticos, salvo en circunstancias bien definidas. En consonancia con el principio de uso en cascada, la biomasa leñosa debe utilizarse en función de su más alto valor añadido económico y ambiental en el siguiente orden de prioridad: 1) productos derivados de la madera, 2) prolongación de la vida útil, 3) reutilización, 4) reciclaje, 5) bioenergía y 6) eliminación. Cuando no hay otros usos de la biomasa leñosa que sean económicamente viables o apropiados desde el punto de vista ambiental, la valorización energética contribuye a reducir la generación de energía a partir de fuentes no renovables. Por tanto, los sistemas de apoyo a la bioenergía de los Estados miembros deben dirigirse a las materias primas para las que exista poca competencia en el mercado con los sectores en los que se usan como materiales, y cuya obtención se considere positiva tanto para el clima como para la biodiversidad, a fin de evitar incentivos negativos para procesos de obtención de bioenergía no sostenibles, tal como se indica en el informe del JRC *The use of woody biomass for energy production in the EU* [«El uso de biomasa leñosa para producción energética en la UE»]¹³. Por otra parte, al definir las implicaciones ulteriores del principio de uso en cascada, es necesario reconocer las particularidades nacionales que guían a los Estados miembros en el diseño de sus sistemas de apoyo. La prevención, la reutilización y el

9. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

10. Punto 3 de la Comunicación de la Comisión COM (2020) 562 final, de 17.9.2020, «Intensificar la acción climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos».

11. El principio de uso en cascada tiene el objetivo de lograr el uso eficiente de los recursos de biomasa dando prioridad a su utilización como material de biomasa con respecto a su utilización para fines energéticos siempre que sea posible, aumentando así la cantidad de biomasa disponible dentro del sistema. En consonancia con el principio de uso en cascada, la biomasa leñosa debe utilizarse en función de su más alto valor añadido económico y ambiental en el siguiente orden de prioridad: 1) productos derivados de la madera, 2) prolongación de la vida útil, 3) reutilización, 4) reciclaje, 5) bioenergía y 6) eliminación.

12. Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

13. <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC122719>.

reciclaje de los residuos deben ser las opciones prioritarias. Los Estados miembros deben evitar la creación de sistemas de apoyo que sean incompatibles con los objetivos de tratamiento de los residuos o que puedan redundar en un uso ineficiente de los residuos reciclables. Además, a fin de garantizar un uso más eficiente de la bioenergía, a partir de 2026 los Estados miembros no deben seguir prestando apoyo a plantas únicamente eléctricas, salvo que las instalaciones se encuentren en regiones con un estatus específico respecto a su proceso de abandono de los combustibles fósiles o si las instalaciones utilizan captura y almacenamiento de carbono.

(5) El rápido crecimiento y los costes cada vez más competitivos de la producción de electricidad renovable pueden utilizarse para cubrir una cuota mayor de la demanda de energía (por ejemplo, utilizando bombas de calor para la calefacción de locales o los procesos industriales de baja temperatura, vehículos eléctricos para el transporte u hornos eléctricos en determinadas industrias). La electricidad renovable también puede utilizarse para producir combustibles sintéticos para el consumo en sectores de transporte de difícil descarbonización, como la aviación y el transporte marítimo. El marco para la electrificación tiene que permitir una coordinación sólida y eficiente y ampliar los mecanismos de mercado para satisfacer tanto la oferta como la demanda en el tiempo y el espacio, estimular la inversión en flexibilidad y ayudar a integrar grandes cuotas de generación variable de energías renovables. Por tanto, los Estados miembros deben garantizar que el despliegue de la electricidad renovable siga aumentando a un ritmo adecuado para satisfacer la creciente demanda. Habida cuenta de lo anterior, los Estados miembros deben establecer un marco que incluya mecanismos compatibles con el mercado que permitan afrontar las barreras que siguen existiendo para tener sistemas eléctricos seguros, adecuados y aptos para un alto nivel de energía renovable, así como instalaciones de almacenamiento plenamente integradas en el sistema eléctrico. En particular, este marco abordará las barreras que siguen existiendo, particularmente las de carácter no financiero, como la falta de suficientes recursos digitales y humanos por parte las autoridades para procesar el número creciente de solicitudes de permisos.

(6) A la hora de calcular la cuota de energías renovables en un Estado miembro, los combustibles renovables de origen no biológico deben contabilizarse en el sector en el que se consuman (electricidad, calefacción y refrigeración o transporte). A fin de evitar el doble cómputo, no se debe contabilizar la electricidad renovable utilizada para producir estos combustibles. Esto supondría una armonización de las normas de contabilidad para estos combustibles en el conjunto de la Directiva, con independencia de si se contabilizan para el objetivo general de energías renovables o para cualquier subobjetivo. También permitiría contabilizar la energía real que se consume, teniendo en cuenta las pérdidas de energía durante el proceso de producción de esos combustibles. Además, permitiría la contabilización de los combustibles renovables de origen no biológico importados y consumidos en la Unión.

(7) La cooperación de los Estados miembros para promover la energía renovable puede adoptar la forma de transferencias estadísticas, sistemas de apoyo o proyectos conjuntos. Esto permite un despliegue rentable de la energía renovable en toda Europa y contribuye a la integración del mercado. A pesar de su potencial, la cooperación ha sido muy limitada, llevando a resultados deficientes en cuanto a la eficiencia en el incremento de la energía renovable. Por tanto, los Estados miembros deben quedar sujetos a la obligación de probar la cooperación a través de la ejecución de un proyecto piloto. Los proyectos financiados por contribuciones nacionales en el marco del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1294 de la Comisión¹⁴ cumplirían esta obligación para los Estados miembros que participen en ellos.

14. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1294 de la Comisión, de 15 de septiembre de 2020, relativo al mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión (DO L 303 de 17.9.2020, p. 1).

(8) La Estrategia sobre la Energía Renovable Marina introduce un ambicioso objetivo de 300 GW de energía eólica marina y 40 GW de energía oceánica en el conjunto de cuencas oceánicas de la Unión para 2050. Para garantizar este gran cambio, se requerirá la colaboración transfronteriza de los Estados miembros a escala de cuenca oceánica. Así pues, los Estados miembros deben definir conjuntamente la capacidad de generación de energía renovable marina que se desplegará en cada cuenca oceánica para 2050, con hitos intermedios en 2030 y 2040. Estos objetivos deben verse reflejados en los planes nacionales integrados de energía y clima actualizados que se presentarán en 2023 y 2024 con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999. A la hora de definir esta capacidad, los Estados miembros deben tener en cuenta el potencial de energía renovable marina de cada cuenca oceánica, la protección del medio ambiente, la adaptación al cambio climático y otros usos del mar, así como los objetivos de descarbonización de la Unión. Además, los Estados miembros deben tener cada vez más en cuenta la posibilidad de combinar la generación de energía renovable marina con líneas de transmisión que conecten varios Estados miembros entre sí en forma de proyectos híbridos o, más adelante, de una red más mallada. Esto permitiría que la electricidad fluya en distintas direcciones, maximizando el bienestar socioeconómico, optimizando el gasto en infraestructura y haciendo posible un uso más sostenible del mar.

(9) El mercado de los contratos de compra de electricidad renovable está creciendo rápidamente y proporciona una ruta complementaria para el mercado de generación de electricidad renovable, que se suma a los sistemas de apoyo de los Estados miembros o a la venta directa en el mercado mayorista de electricidad. Al mismo tiempo, el mercado de los contratos de compra de electricidad renovable sigue estando limitado a un pequeño número de Estados miembros y grandes empresas, y todavía hay obstáculos administrativos, técnicos y financieros significativos en grandes partes del mercado de la Unión. Por tanto, las medidas existentes en virtud del artículo 15 para fomentar la adopción de los contratos de compra de electricidad renovable deben reforzarse aún más, contemplando el uso de garantías crediticias para reducir los riesgos financieros de este tipo de contratos, teniendo en cuenta que tales garantías, cuando sean públicas, no deben desplazar la financiación privada.

(10) Los procedimientos administrativos excesivamente complejos y largos constituyen un obstáculo importante para el despliegue de la energía renovable. Sobre la base de las medidas para mejorar los procedimientos administrativos para las instalaciones de energía renovable sobre las que los Estados miembros deben informar, como muy tarde el 15 de marzo de 2023, en sus primeros informes de situación nacionales integrados de energía y clima con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, la Comisión debe evaluar si las disposiciones incluidas en la presente Directiva para racionalizar estos procedimientos han logrado que estos sean fluidos y proporcionados. Si dicha evaluación detecta un margen de mejora significativo, la Comisión debe adoptar medidas adecuadas para garantizar que los Estados miembros disponen de procedimientos administrativos simplificados y eficientes.

(11) Los edificios presentan un gran potencial desaprovechado para contribuir de forma eficaz a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión. Será necesario descarbonizar la calefacción y la refrigeración en este sector a través de una mayor cuota de producción y uso de energía renovable para cumplir las ambiciones marcadas en el Plan del Objetivo Climático a fin de lograr el objetivo de neutralidad climática de la Unión. Sin embargo, el progreso en el uso de energías

15. 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*).

renovables para la calefacción y la refrigeración lleva estancado durante la última década, dependiendo en gran medida de un aumento del uso de biomasa. Sin el establecimiento de objetivos para aumentar la producción y uso de energía renovable en los edificios, no será posible efectuar el seguimiento de los avances e identificar los cuellos de botella en la adopción de energías renovables. Además, el establecimiento de objetivos enviará una señal a largo plazo a los inversores, particularmente para el período inmediatamente posterior a 2030. Esto complementará las obligaciones en materia de eficiencia energética y rendimiento energético de los edificios. Por tanto, deben fijarse objetivos indicativos para el uso de energía renovable en edificios a fin de orientar e incentivar los esfuerzos de los Estados miembros para aprovechar el potencial de utilizar y producir energía renovable en edificios, fomentar el desarrollo e integración de tecnologías para la producción de energía renovable y, al mismo tiempo, aportar seguridad a los inversores e implicación a escala local.

(12) El número de trabajadores cualificados es insuficiente, en particular instaladores y diseñadores de sistemas de calefacción y refrigeración renovables, lo que ralentiza la sustitución de los sistemas de calefacción basados en combustibles fósiles por otros basados en energías renovables, y constituye un obstáculo importante a la integración de la energía renovable en los edificios, la industria y la agricultura. Los Estados miembros deben cooperar con los interlocutores sociales y las comunidades de energías renovables a fin de anticipar las capacidades que serán necesarias. Debe haber suficiente disponibilidad de programas de formación de alta calidad y de posibilidades de certificación que garanticen la adecuada instalación y la operación fiable de una amplia gama de sistemas de calefacción y refrigeración renovables, y deben estar diseñados de tal modo que animen a participar en ellos. Los Estados miembros deben valorar qué acciones deben realizar para atraer grupos actualmente infrarrepresentados en las áreas laborales en cuestión. La lista de instaladores formados y certificados debe hacerse pública para garantizar la confianza de los consumidores y facilitar su acceso a diseñadores e instaladores con las capacidades apropiadas que garanticen la adecuada instalación y operación de los sistemas de calefacción y refrigeración renovables.

(13) Las garantías de origen son una herramienta fundamental para ofrecer información a los consumidores, así como para promover la adopción de contratos de compra de electricidad renovable. Con el objetivo de establecer una base coherente a escala de la Unión para el uso de las garantías de origen y de proporcionar acceso a pruebas justificativas adecuadas para las personas que suscriban contratos de compra de electricidad renovable, todos los productores de energía renovable deben poder recibir una garantía de origen sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de tener en cuenta el valor de mercado de las garantías de origen en caso de que estos productores reciban apoyo financiero.

(14) El desarrollo de infraestructuras de redes urbanas de calefacción y refrigeración debe intensificarse y orientarse hacia el aprovechamiento eficiente y flexible de una gama más amplia de fuentes renovables de calor y frío a fin de aumentar el despliegue de la energía renovable y profundizar en la integración del sistema energético. Por tanto, resulta apropiado actualizar la lista de fuentes de energía renovables con las que las redes de calefacción y refrigeración urbanas deben aumentar su compatibilidad, así como exigir la integración del almacenamiento de energía térmica como fuente de flexibilidad, una mayor eficiencia energética y un funcionamiento más rentable.

(15) Se espera que en 2030 haya treinta millones de vehículos eléctricos en la Unión, por lo que es preciso garantizar que estos puedan contribuir plenamente a la integración del sistema de electricidad renovable, y así permitir que se alcancen cuotas superiores de electricidad renovable al tiempo que se optimizan los costes. Debe sacarse pleno partido al potencial de los vehículos eléctricos de absorber electricidad renovable en los momentos en los que esta sea abundante y devolverla a la

red cuando escasee. Por tanto, es apropiado introducir medidas específicas relativas a los vehículos eléctricos e información sobre la energía renovable y sobre cómo y cuándo acceder a esta, que complementen las de la Directiva (UE) 2014/94 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ y la [propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020].

(16) A fin de que los servicios de flexibilidad y balance resultantes de la agregación de activos de almacenamiento distribuidos se desarrollen de forma competitiva, debe proporcionarse acceso en tiempo real a información básica de las baterías como su estado de salud, estado de carga, capacidad y valor de consigna de potencia, en condiciones no discriminatorias y de forma gratuita, a los propietarios o usuarios de las baterías y a las entidades que actúan en su nombre, como los gestores de sistemas energéticos de edificios, los proveedores de servicios de movilidad y otros participantes en el mercado de la electricidad. Por tanto, resulta apropiado introducir medidas que aborden la necesidad de acceder a esos datos para facilitar las operaciones relacionadas con la integración de las baterías domésticas y los vehículos eléctricos, complementando las disposiciones en materia de acceso a los datos de las baterías para facilitar su adaptación de [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020]. Las disposiciones en materia de acceso a los datos de las baterías de los vehículos eléctricos deben aplicarse de forma adicional a cualquiera prevista en el Derecho de la Unión sobre la homologación de tipo de vehículos.

(17) El creciente número de vehículos eléctricos en el transporte por carretera, ferroviario, marítimo o de otros tipos requerirá la optimización de las operaciones de recarga y su gestión de forma que no ocasione congestión y saque pleno partido de la disponibilidad de electricidad renovable y de los precios reducidos de la electricidad en el sistema. En situaciones en las que la carga bidireccional pueda contribuir a una mayor penetración de la electricidad renovable en el transporte a través de las flotas de vehículos eléctricos y en el sistema eléctrico general, esta funcionalidad también deberá estar disponible. En vista de la larga vida útil de los puntos de recarga, los requisitos aplicables a la infraestructura de carga deben mantenerse actualizados de tal forma que satisfagan las necesidades futuras sin dar lugar a efectos negativos de bloqueo para el desarrollo de tecnología y servicios.

(18) Los usuarios de vehículos eléctricos que suscriban acuerdos contractuales con proveedores de servicios de electromovilidad y con participantes en el mercado de la electricidad deben tener derecho a recibir información y explicaciones sobre cómo afectarán las condiciones del acuerdo al uso de su vehículo y al estado de salud de su batería. Los proveedores de servicios de electromovilidad y los participantes en el mercado de la electricidad deben explicar claramente a los usuarios de vehículos eléctricos cómo se les remunerará por los servicios de flexibilidad, balance y almacenamiento prestados al sistema eléctrico y al mercado mediante el uso de su vehículo eléctrico. También es necesario garantizar los derechos de consumidor a los usuarios de vehículos eléctricos que suscriban este tipo de contratos, especialmente por lo que se refiere a la protección de sus datos personales en relación con el uso de su vehículo, como su ubicación y sus hábitos de conducción. Otro elemento que puede incluirse en los contratos son las preferencias de los usuarios de vehículos eléctricos en cuanto al tipo de electricidad adquirida para sus vehículos, así como otras preferencias. Por los motivos anteriormente indicados, es importante que los usuarios de vehículos eléctricos puedan utilizar su suscripción en múltiples puntos de recarga. Esto también permitirá a los proveedores de servicios elegidos por los

16. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

usuarios de vehículos eléctricos integrar de forma óptima el vehículo eléctrico en el sistema eléctrico a través de una planificación predecible y de incentivos basados en las preferencias del usuario, lo cual también es coherente con los principios de un sistema energético centrado en el consumidor y basado en el prosumidor, así como con el derecho de los usuarios de vehículos eléctricos, en tanto que clientes finales, a seleccionar un proveedor de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2019/944.

(19) Los activos de almacenamiento distribuido, como las baterías domésticas y las baterías de vehículos eléctricos, tienen el potencial de ofrecer servicios de flexibilidad y balance considerables para la red a través de la agregación. A fin de facilitar el desarrollo de estos servicios, las disposiciones reglamentarias en materia de conexión y operación de activos de almacenamiento, como tarifas, compromisos horarios y especificaciones de conexión, deben diseñarse de forma que no obstaculicen el potencial de todos los activos de almacenamiento, incluidos los móviles y los de pequeño tamaño, para ofrecer servicios de flexibilidad y balance al sistema y contribuir a la mayor penetración de la electricidad renovable en comparación con activos de almacenamiento fijos y de mayor tamaño.

(20) Los puntos de recarga en los que los vehículos eléctricos suelen aparcar durante períodos prolongados, por ejemplo, por motivos de residencia o empleo, son muy pertinentes para la integración del sistema energético, por lo que es necesario garantizar funciones de carga inteligente. A este respecto, la explotación de infraestructura de carga normal no accesible al público es especialmente importante para la integración de los vehículos eléctricos en el sistema eléctrico, ya que está situada en aquellos lugares en los que los vehículos eléctricos aparcan repetidamente durante períodos prolongados, como edificios con acceso restringido, aparcamientos para empleados o instalaciones de estacionamiento arrendadas a personas físicas o jurídicas.

(21) La industria es responsable del 25% del consumo de energía de la Unión, y es un gran consumidor de calefacción y refrigeración, que en la actualidad proceden en un 91% de combustibles fósiles. Sin embargo, el 50% de la demanda de calefacción y refrigeración es de baja temperatura (<200 °C), para la que existen opciones renovables rentables, particularmente a través de la electrificación. Además, la industria utiliza fuentes no renovables como materias primas para fabricar productos como acero o sustancias químicas. Las decisiones de inversión industrial que se tomen hoy determinarán los procesos industriales y las opciones energéticas del futuro, por lo que es importante que estas decisiones de inversión tengan perspectiva de futuro. Por tanto, deben establecerse valores de referencia para incentivar la transición de la industria a procesos de producción basados en energía renovable, que no solo la utilicen como combustible sino que también utilicen materias primas de origen renovable, como el hidrógeno renovable. Además, se requiere una metodología común para los productos cuyo etiquetado indica que han sido producidos total o parcialmente utilizando energía renovable o combustibles renovables de origen no biológico como materia prima, teniendo en cuenta las metodologías de etiquetado de productos y las iniciativas en materia de productos sostenibles existentes en la Unión. De este modo se evitarían prácticas que puedan inducir a error y aumentaría la confianza de los consumidores. Además, dada la preferencia de los consumidores por productos que contribuyen a los objetivos ambientales y climáticos, estimularía la demanda de esos productos en el mercado.

(22) Los combustibles renovables de origen no biológico pueden utilizarse con fines energéticos, pero también con fines no energéticos en forma de materia prima en industrias como la siderúrgica o la química. El uso de combustibles renovables de origen no biológico para ambos fines aprovecha todo su potencial para sustituir los combustibles fósiles utilizados como materia prima y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la industria, por lo que debe incluirse en un objeti-

vo específico. Las medidas nacionales para apoyar la adopción de los combustibles renovables de origen no biológico en la industria no deben dar lugar a aumentos netos de la contaminación derivados de un aumento de la demanda de generación de electricidad que se satisfaga a través de los combustibles fósiles más contaminantes, como carbón, diésel, lignito, turba o esquisto bituminoso.

(23) Aumentar la ambición en el sector de la calefacción y la refrigeración es clave para alcanzar el objetivo general de energías renovables teniendo en cuenta que este sector es responsable de alrededor de la mitad del consumo de energía de la Unión, con una amplia gama de usos finales y tecnologías en edificios, en la industria y en la calefacción y la refrigeración urbanas. A fin de acelerar el aumento de las energías renovables en la calefacción y la refrigeración, un aumento anual de 1,1 puntos porcentuales a escala de Estado miembro debe fijarse como un mínimo vinculante para todos los Estados miembros. Para aquellos Estados miembros que ya tengan una cuota de energía renovable superior al 50% en el sector de la calefacción y la refrigeración debe seguir existiendo la posibilidad de aplicar únicamente la mitad de la tasa de aumento anual vinculante, y los que cuenten con un 60% o más pueden considerar que su cuota cumple la tasa de aumento anual media de acuerdo con el artículo 23, apartado 2, letras b) y c). Además, deben establecerse complementos específicos para los Estados miembros con el fin de redistribuir los esfuerzos adicionales hasta el nivel deseado de energías renovables para 2030 entre Estados miembros en función del PIB y los costes. También debe incluirse una lista más larga con diferentes medidas en la Directiva (UE) 2018/2001 a fin de facilitar el aumento de la cuota de energías renovables en la calefacción y la refrigeración. Los Estados miembros pueden aplicar una o varias de las medidas de la lista.

(24) A fin de garantizar que el papel reforzado de la calefacción y la refrigeración urbanas vaya acompañado por información de mayor calidad para los consumidores, es oportuno aclarar y reforzar la información notificada sobre la cuota de energías renovables y la eficiencia energética de estos sistemas.

(25) Los sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración modernos que funcionan con energías renovables han demostrado su potencial para proporcionar soluciones rentables para integrar la energía renovable, para una mayor eficiencia energética y para la integración del sistema energético, facilitando la descarbonización general del sector de la calefacción y la refrigeración. Para garantizar que se aprovecha este potencial, el aumento anual de energía renovable y de calor residual en la calefacción y la refrigeración urbanas debe aumentarse de 1 a 2,1 puntos porcentuales sin modificar la naturaleza indicativa de dicho aumento, reflejando el desigual desarrollo de este tipo de redes en la Unión.

(26) A fin de reflejar la mayor importancia de la calefacción y la refrigeración urbanas y la necesidad de orientar el desarrollo de estas redes hacia la integración de más energía renovable, resulta apropiado establecer requisitos para garantizar la conexión de terceros proveedores de energía renovable y de calor y frío residuales con los sistemas urbanos de calefacción o refrigeración de más de 25 MW.

(27) El calor y el frío residuales están infrautilizados a pesar de su amplia disponibilidad, lo cual redundaría en un desperdicio de recursos, una menor eficiencia energética de los sistemas energéticos nacionales y un consumo de energía superior al necesario en la Unión. Los requisitos para una coordinación más estrecha entre los operadores de calefacción y refrigeración urbanas, los sectores industrial y terciario y las autoridades locales podría facilitar el diálogo y la cooperación necesarios para aprovechar el potencial rentable del calor y el frío residuales a través de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración.

(28) Para garantizar que la calefacción y la refrigeración urbanas participan plenamente en integración del sector energético, es preciso extender la cooperación con los gestores de redes de distribución de electricidad a los gestores de redes de transporte de electricidad, así como ampliar el alcance de la cooperación para que inclu-

ya la planificación de la inversión en la red y los mercados a fin de sacar un mayor partido del potencial de la calefacción y la refrigeración urbanas para la prestación de servicios de flexibilidad en los mercados de electricidad. También se debe posibilitar una mayor cooperación con los operadores de redes de gas, incluidas las de hidrógeno y otras redes energéticas, para garantizar una integración más amplia de los distintos vectores energéticos, así como su uso más rentable.

(29) La utilización de combustibles renovables y electricidad renovable en el transporte puede contribuir a la descarbonización del sector del transporte de la Unión de forma rentable y mejorar, entre otros aspectos, la diversificación energética del sector, al tiempo que se promueven la innovación, el crecimiento y el empleo en la economía de la Unión y se reduce la dependencia de las importaciones de energía. Con vistas a lograr el objetivo reforzado de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecido por la Unión, es preciso aumentar el nivel de energías renovables suministrado a todos los modos de transporte de la Unión. Expresar el objetivo de transporte como un objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero fomentaría un mayor uso de los combustibles más rentables y eficientes, en términos de reducción de los gases de efecto invernadero, en el transporte. Además, un objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero estimularía la innovación y establecería un valor de referencia claro para comparar los distintos tipos de combustibles y la electricidad renovable en función de su intensidad de gases de efecto invernadero. De forma complementaria, aumentar el nivel del objetivo energético para los biocarburantes avanzados y el biogás e introducir un objetivo para los combustibles renovables de origen no biológico garantizaría un aumento del uso de los combustibles renovables con el menor impacto ambiental en los modos de transporte que son difíciles de electrificar. Para garantizar que se logran esos objetivos, deben establecerse obligaciones para los proveedores de combustible, además de otras medidas incluidas en el [Reglamento (UE) 2021/XXX sobre el uso de combustibles renovables y combustibles con bajas emisiones de carbono en el transporte marítimo - FuelEU Maritime y el Reglamento (UE) 2021/XXX por el que se garantizan unas condiciones de competencia equitativas para el transporte aéreo sostenible]. Las obligaciones específicas para los proveedores de combustible de aviación deben establecerse únicamente de conformidad con el [Reglamento (UE) 2021/XXX por el que se garantizan unas condiciones de competencia equitativas para el transporte aéreo sostenible].

(30) La electromovilidad desempeñará un papel fundamental en la descarbonización del sector del transporte. Para fomentar un mayor desarrollo de la electromovilidad, los Estados miembros deben establecer un mecanismo de crédito que permita a los operadores de puntos de recarga públicamente accesibles contribuir, mediante el suministro de electricidad renovable, al cumplimiento de las obligaciones de los proveedores de combustible establecidas por los Estados miembros. A la vez que favorecen la electricidad en el transporte mediante este mecanismo, es importante que los Estados miembros sigan fijando un nivel de ambición elevado para la descarbonización de su combinación de combustibles líquidos en el transporte.

(31) La política de energías renovables de la Unión tiene por objetivo contribuir al cumplimiento de los objetivos de mitigación del cambio climático de la Unión Europea en términos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Para lograr este objetivo, resulta esencial contribuir también a objetivos ambientales más generales, en particular a la prevención de la pérdida de biodiversidad, que se ve afectada negativamente por el cambio indirecto del uso de la tierra asociado a la producción de determinados biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa. Contribuir a estos objetivos climáticos y ambientales constituye desde hace tiempo una profunda preocupación intergeneracional de los ciudadanos y del legislador de la Unión. Por consiguiente, las modificaciones del modo de calcular el objetivo de transporte no deben afectar a los límites establecidos sobre la forma de contabilizar

para ese objetivo determinados combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, por una parte, y los combustibles con alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra, por otra. Además, para no crear un incentivo para el uso de biocarburantes y biogás producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros en el transporte, los Estados miembros deben mantener la facultad de elegir si contabilizarlos o no para el objetivo de transporte. Si no los contabilizan, pueden minorar el objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero de forma correspondiente asumiendo que los biocarburantes derivados de cultivos alimentarios y forrajeros reducen un 50% de estas emisiones, lo cual corresponde a los valores típicos establecidos en un anexo de la presente Directiva para las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero de los procesos más pertinentes de producción de biocarburantes derivados de cultivos alimentarios y forrajeros, así como al umbral de reducción mínimo aplicable a la mayoría de instalaciones que producen dichos biocarburantes.

(32) Expresar el objetivo de transporte como un objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero hace que sea innecesario utilizar multiplicadores para promover determinadas fuentes de energía renovable. Esto se debe a que distintas fuentes de energía renovable reducen distintos volúmenes de emisiones de gases de efecto invernadero y, por tanto, hacen contribuciones distintas a un objetivo. Debe considerarse que la electricidad renovable produce cero emisiones, es decir, reduce un 100% de emisiones en comparación con la electricidad producida a partir de combustibles fósiles. Esto creará un incentivo para el uso de electricidad renovable, ya que es improbable que los combustibles renovables y de carbono reciclado logren un porcentaje de reducción tan elevado. La electrificación a partir de fuentes de energía renovable sería, por tanto, la forma más eficiente de descarbonización el transporte por carretera. Además, para promover el uso de biocarburantes avanzados y biogás y de combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo y marítimo, que son de difícil electrificación, conviene mantener el multiplicador para los combustibles suministrados para esos modos de transporte cuando se contabilizan para los objetivos específicos fijados para esos combustibles.

(33) La electrificación directa de sectores de uso final, incluido el sector del transporte, contribuye a la eficiencia y facilita la transición a un sistema energético basado en las energías renovables. Por tanto, constituye por sí misma un medio eficaz para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que no es necesario crear un marco de adicionalidad que se aplique específicamente a la electricidad renovable suministrada a los vehículos eléctricos en el transporte.

(34) Dado que los combustibles renovables de origen no biológico deben contabilizarse como energía renovable con independencia del sector en el que se consuman, las normas para determinar su naturaleza renovable cuando se producen a partir de electricidad, que se aplicaban únicamente a esos combustibles cuando se consumían en el sector del transporte, deben ampliarse a todos los combustibles renovables de origen no biológico con independencia del sector en el que se consuman.

(35) Para garantizar una mayor eficacia ambiental de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión para los combustibles sólidos derivados de biomasa en instalaciones de producción de calefacción, refrigeración y electricidad, el umbral mínimo para la aplicación de dichos criterios debe reducirse de los actuales 20 MW a 5 MW.

(36) La Directiva (UE) 2018/2001 reforzó el marco de sostenibilidad y reducción de los gases de efecto invernadero de la bioenergía mediante el establecimiento de criterios para todos los sectores de uso final. Establece normas específicas para los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa producidos a partir de biomasa forestal, exigiendo la sostenibilidad de los trabajos de recolección y la contabilización de las emisiones resultantes del cambio de uso de la tierra. Para lograr una protección mejorada de los hábitats especialmente ricos en biodiversidad y

carbono, como los bosques primarios, los bosques con gran biodiversidad, los pastizales y las turberas, deben introducirse exclusiones y limitaciones a la obtención de biomasa forestal de esas zonas, en consonancia con el enfoque aplicable a los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa producidos a partir de biomasa agrícola. Además, los criterios de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero también deben aplicarse a las instalaciones de biomasa existentes, a fin de garantizar que la producción de bioenergía en todas esas instalaciones conduzca a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con la energía producida a partir de combustibles fósiles.

(37) Para reducir la carga administrativa de los productores de combustibles renovables y de carbono reciclado y de los Estados miembros, cuando la Comisión haya reconocido en un acto de ejecución que un sistema voluntario o nacional aporta pruebas o datos exactos sobre el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de otros requisitos establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros deben aceptar los resultados del certificado emitido por estos sistemas dentro de los límites del reconocimiento otorgado por la Comisión. Para reducir la carga de las pequeñas instalaciones, los Estados miembros deben establecer un mecanismo de verificación simplificado para las instalaciones de entre 5 y 10 MW.

(38) La base de datos de la Unión que establecerá la Comisión tiene el objetivo de posibilitar el seguimiento de los combustibles renovables líquidos y gaseosos y los combustibles de carbono reciclado. Su alcance debe ampliarse del sector del transporte a todos los demás sectores de uso final en los que se consuman dichos combustibles. Esto debería constituir una contribución vital para la supervisión global de la producción y el consumo de esos combustibles, mitigando los riesgos de doble cómputo o de irregularidades a lo largo de las cadenas de suministro cubiertas por la base de datos de la Unión. Además, para evitar cualquier riesgo de doble cómputo del mismo gas renovable, debe cancelarse la garantía de origen emitida para cualquier partida de gas renovable registrada en la base de datos.

(39) El Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza hace varias referencias en distintos puntos al objetivo vinculante a escala de la Unión de una cuota mínima del 32% de energías renovables en el consumo de la Unión en 2030. Dado que es necesario aumentar ese objetivo para contribuir de forma eficaz a la ambición de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% de aquí a 2030, esas referencias deben ser modificadas. Cualquier requisito adicional en materia de planificación y presentación de informes no creará un nuevo sistema de planificación y presentación de informes, sino que estará sujeto al marco existente al respecto en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999.

(40) Es necesario modificar el alcance de la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ para evitar una duplicación de los requisitos reglamentarios respecto a los objetivos de descarbonización de los carburantes y adaptarse a la Directiva (UE) 2018/2001.

(41) Las definiciones de la Directiva 98/70/CE también deben modificarse para ajustarlas a la Directiva (UE) 2018/2001 y evitar así la aplicación de definiciones diferentes en ambos actos.

(42) Las obligaciones relativas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el uso de biocarburantes establecidas en la Directiva 98/70/CE deben suprimirse a fin de simplificar las obligaciones reforzadas de descarbonización de los carburantes previstas en la Directiva (UE) 2018/2001 y evitar su doble regulación.

(43) En cuanto a las obligaciones en materia de supervisión y notificación de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero previstas en la Directiva

17. Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

98/70/CE, es preciso suprimirlas para evitar la doble regulación de las obligaciones de notificación.

(44) La Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, que establece normas detalladas para la aplicación uniforme del artículo 7 *bis* de la Directiva 98/70/CE, debe ser derogada, ya que queda obsoleta al derogarse, con la presente Directiva, el artículo 7 *bis* de la Directiva 98/70/CE.

(45) En cuanto a los componentes de origen biológico de los combustibles diésel, la referencia que se hace en la Directiva 98/70/CE al gasóleo B7, que es gasóleo que contiene hasta un 7% de ésteres metílicos de ácidos grasos («FAME», por sus siglas en inglés), limita las opciones disponibles para obtener un objetivo de incorporación de biocarburantes más elevado según lo dispuesto en la Directiva (UE) 2018/2001. Esto se debe al hecho de que prácticamente todo el suministro de gasóleo de la Unión es ya B7. Por este motivo, la cuota máxima de componentes de origen biológico debe aumentarse del 7% al 10%. Llevar adelante la adopción por el mercado de B10, es decir, de gasóleo que contiene hasta un 10% de FAME, requiere un grado de protección de B7 a escala de la Unión para el 7% de FAME en el gasóleo debido a la notable proporción de vehículos no compatibles con el B10 que se prevé que haya en el parque de vehículos en 2030. Esto debe reflejarse en el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 98/70/CE, modificada por el presente acto.

(46) Las disposiciones transitorias deben permitir una continuación ordenada de la recogida de datos y el cumplimiento de las obligaciones de notificación previstas en los artículos de la Directiva 98/70/CE derogados por la presente Directiva.

(47) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos¹⁸, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. En el caso de la presente Directiva, el legislador considera justificada la transmisión de dichos documentos, en particular tras la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Comisión/Bélgica¹⁹ (C-543/17).

Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1. Modificaciones de la Directiva (UE) 2018/2001

La Directiva (UE) 2018/2001 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, el párrafo segundo se modifica como sigue:

a) el punto 36 se sustituye por el texto siguiente:

«36) «combustibles renovables de origen no biológico»: los combustibles líquidos o gaseosos cuyo contenido energético procede de fuentes renovables distintas de la biomasa;»;

b) el punto 47 se sustituye por el texto siguiente:

«47) «valor por defecto»: el valor derivado de un valor típico mediante la aplicación de factores predeterminados y que, en determinadas circunstancias especificadas en la presente Directiva, puede utilizarse en lugar de un valor real.»;

c) se añaden los puntos siguientes:

«1 *bis*) «madera en rollo de calidad»: madera en rollo talada o recolectada de otro modo y extraída cuyas características, como la especie, dimensión, rectitud y densidad de los nudos, la hacen apta para usos industriales, según las definiciones debidamente justificadas establecidas por los Estados miembros de acuerdo con las condiciones forestales pertinentes. No incluye las operaciones de aclareo precomerciales ni los árboles extraídos de bosques afectados por incendios, plagas, enfermedades o daños debidos a factores abióticos;

18. DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

19. Sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de Julio de 2019, Comisión/Bélgica, C-543/17, ECLI: EU: C:2019:573.

14 *bis*) «zona de ofertas»: zona de ofertas tal como se define en el artículo 2, punto 65 del Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y el Consejo²⁰;

14 *ter*) «sistema de medición inteligente»: sistema de medición inteligente tal como se define en el artículo 2, punto 23, de la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹;

14 *quater*) «punto de recarga»: punto de recarga tal como se define en el artículo 2, punto 33, de la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo;

14 *quinques*) «participante en el mercado»: participante en el mercado tal como se define en el artículo 2, punto 25, del Reglamento (UE) 2019/943;

14 *sexies*) «mercado de la electricidad»: mercado de la electricidad tal como se define en el artículo 2, punto 9, de la Directiva (UE) 2019/944;

14 *septies*) «batería doméstica»: batería recargable autónoma con una capacidad nominal superior 2 kwh, apta para ser instalada y utilizada en un entorno doméstico;

14 *octies*) «batería para vehículos eléctricos»: batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 2, punto 12, de [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020²²];

14 *nonies*) «batería industrial»: batería industrial tal como se define en el artículo 2, punto 11, de [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020];

14 *decies*) «estado de salud»: estado de salud tal como se define en artículo 2, punto 25, de [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020²³];

14 *undecies*) «estado de carga»: estado de carga tal como se define en artículo 2, punto 24, de [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020];

14 *duodecies*) «valor de consigna de potencia»: información contenida en el sistema de gestión de la batería que indica la configuración de potencia eléctrica a la que funciona la batería durante una operación de recarga o descarga, a fin de optimizar su estado de salud y su uso operativo;

14 *terdecies*) «carga inteligente»: operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta en tiempo real, de acuerdo con información recibida electrónicamente;

14 *quaterdecies*) «autoridad reguladora»: autoridad reguladora tal como se define en el artículo 2, punto 2, del Reglamento (UE) 2019/943;

14 *quindecies*) «carga bidireccional»: carga inteligente en la que la dirección de la carga eléctrica puede invertirse de forma que la carga fluya de la batería al punto de recarga al que está conectada;

14 *sexdecies*) «punto de recarga de potencia normal»: punto de recarga de potencia normal tal como se define en el artículo 2, punto 31, de [la propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles comerciales y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE];

20. Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la electricidad (DO L 158 de 14.6.2019, p. 54).

21. Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

22. COM(2020) 798 final.

23. La propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 (xxxx).

18 *bis*) «industria»: empresas y productos enmarcados en las secciones B, C, F y J, división 63, de la nomenclatura estadística de actividades económicas (NACE REV.2)²⁴;

18 *ter*) «finés no energéticos»: utilización de combustibles como materia prima en un proceso industrial, en lugar de utilizarse para producir energía;

22 *bis*) «combustibles renovables»: biocarburantes, biolíquidos, combustibles de biomasa y combustibles renovables de origen no biológico;

44 *bis*) «plantación forestal»: bosque plantado cuya gestión es intensiva y que cumple, en el momento de plantación y al alcanzar la madurez, todos los criterios siguientes: una o dos especies, clase de edad uniforme y espaciamiento regular. Incluye plantaciones de rotación corta para madera, fibra y energía, y excluye los bosques plantados con fines de protección o restauración de ecosistemas, así como los bosques establecidos a través de plantación o siembra que, al alcanzar la madurez, se parecen o se parecerán a bosques que se regeneran de forma natural;

44 *ter*) «bosque plantado»: bosque predominantemente compuesto de árboles establecidos por plantación o siembra deliberada, suponiendo que los árboles plantados o sembrados constituyan más del 50 % de las existencias en formación al alcanzar la madurez. Incluye el monte bajo procedente de los árboles originalmente plantados o sembrados;”.

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán conjuntamente por que la cuota de energía procedente de fuentes renovables sea de al menos el 40% del consumo final bruto de energía de la UE en 2030.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar que la energía obtenida de biomasa se produzca de forma que minimice los efectos indebidos de distorsión en el mercado de las materias primas de biomasa, así como los daños a la biodiversidad. A tal fin, tendrán en cuenta la jerarquía de residuos definida en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE y el principio de uso en cascada mencionado en el párrafo tercero.

Como parte de las medidas mencionadas en el primer párrafo:

a) los Estados miembros no prestarán apoyo:

i) al uso de trozas de aserrío, trozas para chapa, tocones y raíces para producir energía;

ii) a la producción de energía renovable a partir de la incineración de residuos si no se han cumplido las obligaciones sobre recogida separada establecidas en la Directiva 2008/98/CE;

iii) a las prácticas que no sean acordes con el acto delegado mencionado en el párrafo tercero;

b) a partir del 31 de diciembre de 2026, y sin perjuicio de las obligaciones previstas en el párrafo primero, los Estados miembros no prestarán apoyo a la producción de electricidad a partir de biomasa forestal en instalaciones únicamente eléctricas, salvo que dicha electricidad satisfaga al menos una de las siguientes condiciones:

i) que se produzca en una región señalada en un plan territorial de transición justa aprobado por la Comisión Europea de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Fondo de Transición Justa debido a su dependencia de los combustibles fósiles sólidos y que cumpla los requisitos pertinentes establecidos en el artículo 29, apartado 11;

24. Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).

ii) que se produzca aplicando la captura y almacenamiento de CO₂ de biomasa y cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 11, párrafo segundo.

Como muy tarde un año después de [la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación], la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 35 sobre cómo aplicar el principio de uso en cascada para la biomasa – y en particular, sobre cómo minimizar el uso de la madera en rollo de calidad para la producción de energía–, con especial atención a los sistemas de apoyo y dando la debida consideración a las particularidades nacionales.

En 2026 la Comisión presentará un informe sobre el impacto de los sistemas de apoyo para la biomasa de los Estados miembros, incluidos sus efectos en la biodiversidad y las posibles distorsiones del mercado, y evaluará la posibilidad de establecer limitaciones adicionales para los sistemas de apoyo a la biomasa forestal.»;

c) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Los Estados miembros establecerán un marco, que podrá incluir sistemas de apoyo y que facilite la adopción de contratos de compra de electricidad renovable, con el objetivo de posibilitar el despliegue de electricidad renovable hasta un nivel coherente con la contribución nacional del Estado miembro indicada en el apartado 2 y a un ritmo acorde a las trayectorias indicativas establecidas en el artículo 4, letra a), apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999. En particular, ese marco abordará los obstáculos que sigan existiendo, incluidos los relacionados con los procedimientos de concesión de permisos, para lograr un elevado nivel de suministro de electricidad renovable. A la hora de diseñar el marco, los Estados miembros tendrán en cuenta la electricidad renovable adicional necesaria para satisfacer la demanda en los sectores del transporte, la industria, la construcción y la calefacción y la refrigeración, así como para la producción de combustibles renovables de origen no biológico.».

3) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«A efectos del párrafo primero, letras a), b) o c), el gas y la electricidad procedentes de fuentes renovables solamente se contabilizarán una vez para el cálculo de la cuota de consumo final bruto de energía procedente de fuentes renovables. La energía producida a partir de combustibles renovables de origen no biológico se contabilizará en el sector en el que se consuma (electricidad, calefacción y refrigeración o transporte).»;

b) en el apartado 2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A efectos del apartado 1, párrafo primero, letra a), el consumo final bruto de electricidad procedente de fuentes renovables se calculará como la cantidad de electricidad producida en un Estado miembro a partir de fuentes renovables, incluida tanto la producción de electricidad de los autoconsumidores de energías renovables y de las comunidades de energías renovables como la electricidad obtenida de combustibles renovables de origen no biológico, y excluidas tanto la electricidad producida en unidades de acumulación por bombeo a partir de agua que se ha bombeado previamente aguas arriba como la electricidad empleada para producir combustibles renovables de origen no biológico.»;

c) en el apartado 4, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) el consumo final de energía procedente de fuentes renovables en el sector del transporte se calculará como la suma de todos los biocarburantes, el biogás y los combustibles renovables de origen no biológico consumidos en el sector del transporte;».

4) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Como muy tarde el 31 de diciembre de 2025, cada Estado miembro celebrará un acuerdo con otro u otros Estados miembros para establecer al menos un

proyecto conjunto destinado a la producción de energía renovable. Dichos acuerdos se notificarán a la Comisión, indicando la fecha en la que se espera que el proyecto entre en funcionamiento. Se considerará que los proyectos financiados por contribuciones nacionales en el marco del mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1294 de la Comisión²⁵ comportan el cumplimiento de esta obligación para los Estados miembros que participen en ellos.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«7 bis. Los Estados miembros que limiten con una cuenca oceánica deben definir conjuntamente la cantidad de energía renovable marina que prevén producir en dicha cuenca para 2050, con hitos intermedios en 2030 y 2040. Deberán tener en cuenta las particularidades y el desarrollo de cada región, el potencial de energías renovables marinas de la cuenca oceánica y la importancia de garantizar la planificación de la red integrada asociada. Los Estados miembros notificarán dicha cantidad en los planes nacionales integrados de energía y clima actualizados que deben presentar con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999.».

5) El artículo 15 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros definirán claramente cualquier especificación técnica que deban respetar los equipos y sistemas de energías renovables para poder beneficiarse de los sistemas de apoyo. Cuando existan normas armonizadas o normas europeas, como los sistemas de referencia técnica establecidos por los organismos europeos de normalización, esas especificaciones técnicas se expresarán en los términos de dichas normas. Se dará prioridad a las normas armonizadas cuyas referencias hayan sido publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* como apoyo a legislación europea; a falta de estas, se utilizarán otras normas armonizadas y normas europeas, en ese orden. Esas especificaciones técnicas no impondrán el lugar de certificación de los equipos y sistemas y no impedirán el correcto funcionamiento del mercado interior.»;

b) se suprimen los apartados 4, 5, 6 y 7;

c) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Los Estados miembros evaluarán los obstáculos administrativos y normativos a los contratos empresariales de compra de electricidad renovable a largo plazo, suprimirán los obstáculos injustificados a dichos acuerdos y promoverán su adopción, por ejemplo, estudiando cómo reducir los riesgos financieros asociados, en particular mediante el uso de garantías crediticias. Los Estados miembros garantizarán que esos acuerdos no estén sujetos a procedimientos o cargas desproporcionados o discriminatorios, y que cualquier garantía de origen asociada pueda ser transferida al comprador de la energía renovable en virtud del contrato de compra de electricidad renovable.

Los Estados miembros describirán sus políticas y medidas para promover la adopción de este tipo de contratos en los planes nacionales integrados de energía y clima previstos en los artículos 3 y 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, así como en los informes de situación presentados con arreglo al artículo 17 de dicho Reglamento. En dichos informes indicarán el volumen de generación de energía renovable respaldado por contratos de compra de electricidad renovable.»;

d) se añade el siguiente apartado 9:

«9. A más tardar un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación, la Comisión reexaminará las normas sobre procedimientos administrativos establecidas en los artículos 15, 16 y 17 y su aplicación y, según proceda, propondrá modificaciones y podrá tomar medidas adicionales para apoyar a los Estados miembros en su ejecución.».

25. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1294 de la Comisión, de 15 de septiembre de 2020, relativo al mecanismo de financiación de energías renovables de la Unión (DO L 303 de 17.9.2020, p. 1).

6) Se inserta el artículo 15 *bis* siguiente:

«Artículo 15 *bis*. Integración de la energía renovable en los edificios

1. A fin de promover la producción y el uso de energías renovables en el sector de la construcción, los Estados miembros establecerán un objetivo indicativo para la cuota de energías renovables en el consumo de energía final en el sector de la construcción en 2030 que sea coherente con un objetivo indicativo de una cuota mínima del 49% de energía procedente de fuentes renovables en el sector de la construcción en el consumo final de energía de la Unión en 2030. El objetivo nacional se expresará como una cuota del consumo de energía final nacional y se calculará según la metodología establecida en el artículo 7. Los Estados miembros incluirán su objetivo en los planes nacionales integrados de energía y clima actualizados presentados con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, junto con información sobre cómo prevén alcanzarlo.

2. Los Estados miembros introducirán medidas en sus reglamentos y códigos de construcción y, cuando sea pertinente, en sus sistemas de apoyo, para aumentar la cuota de electricidad y de calefacción y refrigeración procedentes de fuentes renovables en el parque inmobiliario, incluidas medidas nacionales relativas a aumentos significativos en el autoconsumo de energías renovables, a las comunidades de energías renovables y al almacenamiento local de energía, en combinación con mejoras de la eficiencia energética relacionadas con la cogeneración y con edificios pasivos o de energía cero o casi cero.

Para lograr la cuota indicativa de energías renovables definida en el apartado 1, los Estados miembros exigirán el uso de niveles mínimos de energía procedente de fuentes renovables en los edificios en sus reglamentos y códigos de construcción y, cuando proceda, en sus sistemas de apoyo o por otros medios con efecto equivalente, en consonancia con las disposiciones de la Directiva 2010/31/UE. Los Estados miembros permitirán el cumplimiento de esos niveles mínimos, entre otros medios, a través de los sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración.

En el caso de los edificios existentes, lo dispuesto en el párrafo primero se aplicará a las fuerzas armadas únicamente en la medida en que su aplicación no dé lugar a conflicto alguno con la naturaleza y objetivos básicos de estas, y con la excepción del material utilizado exclusivamente para fines militares.

3. Los Estados miembros garantizarán que los edificios públicos nacionales, regionales y locales sirvan como ejemplo por lo que se refiere a la cuota de energía renovable utilizada de acuerdo con las disposiciones del artículo 9 de la Directiva 2010/31/UE y del artículo 5 de la Directiva 2012/27/UE. Los Estados miembros podrán permitir, entre otras posibilidades, que esta obligación se cumpla disponiendo que los tejados de los edificios públicos o cuasipúblicos sean utilizados por terceros para instalaciones que producen energía procedente de fuentes renovables.

4. A fin de alcanzar la cuota indicativa de energías renovables establecida en el apartado 1, los Estados miembros promoverán el uso de sistemas y equipos de calefacción y refrigeración renovables. Para ello, los Estados miembros emplearán todas las medidas, herramientas e incentivos apropiados, incluidos, por ejemplo, las etiquetas energéticas desarrolladas en virtud del Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, los certificados de eficiencia energética en virtud de la Directiva 2010/31/UE u otros certificados o normas apropiados desarrollados a escala nacional o de la Unión, y garantizarán que se proporcione información y asesoramiento adecuados sobre alternativas renovables de alta eficiencia energética, así como sobre los instrumentos financieros y los incentivos disponibles para promover una mayor tasa de sustitución de los sistemas de calefacción antiguos y una mayor transición a soluciones basadas en energías renovables.».

26. Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2017, por el que se establece un marco para el etiquetado energético y se deroga la Directiva 2010/30/UE (DO L 198 de 28.7.2017, p. 1).

7) En el artículo 18, los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros velarán por que los sistemas de certificación estén disponibles para los instaladores y diseñadores de todo tipo de sistemas renovables de calefacción y refrigeración en edificios, en la industria y en la agricultura, así como para los instaladores de sistemas solares fotovoltaicos. Estos sistemas podrán tener en cuenta sistemas y estructuras existentes, según proceda, y se basarán en los criterios enunciados en el anexo IV. Cada Estado miembro reconocerá la certificación concedida por otros Estados miembros de conformidad con dichos criterios.

Los Estados miembros garantizarán la suficiente disponibilidad de instaladores formados y cualificados de sistemas de calefacción y refrigeración renovables para las tecnologías pertinentes, a fin de permitir el crecimiento de la calefacción y la refrigeración renovables necesario para contribuir al aumento anual de la cuota de energías renovables en este sector tal como se dispone en el artículo 23.

Para lograr un número suficiente de instaladores y diseñadores, los Estados miembros garantizarán la disponibilidad de suficientes programas de formación que culminen con una cualificación o certificación en materia de tecnologías de calefacción y refrigeración renovables y sus soluciones innovadoras más recientes. Los Estados miembros adoptarán medidas para promover la participación en estos programas, especialmente por parte de pequeñas y medianas empresas y de trabajadores por cuenta propia. Los Estados miembros podrán celebrar acuerdos voluntarios con los proveedores y vendedores de tecnología oportunos para formar a un número suficiente de instaladores –que podría basarse en estimaciones de ventas– en las soluciones innovadoras más recientes disponibles en el mercado.

4. Los Estados miembros pondrán a disposición del público información sobre los sistemas de certificación mencionados en el apartado 3. Los Estados miembros garantizarán que la lista de instaladores cualificados o certificados de conformidad con el apartado 3 se actualice regularmente y esté disponible al público.».

8) El artículo 19 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A tal efecto, los Estados miembros velarán por que se expida una garantía de origen cuando así lo solicite un productor de energía procedente de fuentes renovables. Los Estados miembros podrán disponer que se expidan garantías de origen para la energía procedente de fuentes no renovables. La expedición de garantías de origen podrá establecerse respetando un límite mínimo de capacidad. La garantía de origen corresponderá a un volumen estándar de 1 MWh. Se expedirá como máximo una garantía de origen por cada unidad de energía producida.»;

ii) se suprime el párrafo quinto;

b) en el apartado 8, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando se exija a un proveedor de electricidad que demuestre la cuota o la cantidad de energía procedente de fuentes renovables de su combinación energética a efectos del artículo 3, apartado 9, letra a), de la Directiva 2009/72/CE, este lo hará valiéndose de garantías de origen salvo para la proporción de su combinación energética correspondiente a ofertas comerciales sin seguimiento, si las hubiera, para las cuales el suministrador pueda utilizar la combinación residual.».

9) En el artículo 20, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En función de la evaluación de los Estados miembros, recogida en los planes nacionales integrados de energía y clima de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1999, sobre la necesidad de construir nuevas infraestructuras para los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración procedentes de fuentes renovables, a fin de alcanzar el objetivo de la Unión establecido en el artículo 3, apartado 1, de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán, si procede, las medidas necesarias para desarrollar infraestructuras para los sistemas urbanos eficientes de

calefacció i refrigeració procedents de fonts d'energia renovables, per exemple energia solar, biomassa, biogàs, biolíquids i calor i fred residuals, en combinació amb el magatzemament d'energia tèrmica.».

10) Se inserta el article 20 *bis* següent:

«Article 20 *bis*. Apoyo a la integración de la electricidad renovable en el sistema

«1. Los Estados miembros exigirán que los gestores de redes de transporte y los gestores de redes de distribución de su territorio faciliten información relativa a la cuota de electricidad renovable y al contenido de emisiones de gases de efecto invernadero de la electricidad que suministran en cada zona de ofertas de la forma más exacta posible y tan cerca del tiempo real como sea posible, y en todo caso en intervalos no superiores a una hora, con proyecciones cuando estén disponibles. Esta información se publicará digitalmente de forma que garantice que pueda ser utilizada por los participantes en el mercado de la electricidad, los agregadores, los consumidores y los usuarios finales, y que pueda ser leída por dispositivos de comunicación electrónicos como sistemas de medición inteligente, puntos de recarga de vehículos eléctricos, sistemas de calefacción y refrigeración y sistemas de gestión energética de edificios.

2. Además de los requisitos establecidos en [la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020], los Estados miembros garantizarán que los fabricantes de baterías domésticas e industriales permiten el acceso en tiempo real a información básica del sistema de gestión de la batería, incluida la capacidad de la batería, su estado de salud, su estado de carga y su valor de consigna de potencia, a los propietarios y usuarios de baterías, así como a terceros que actúan en su nombre, tales como empresas de gestión energética de edificios y participantes en el mercado electricidad, en condiciones no discriminatorias y de forma gratuita.

Los Estados miembros garantizarán que los fabricantes de vehículos faciliten, en tiempo real, datos en el vehículo relacionados con el estado de salud de la batería, su estado de carga, su valor de consigna de potencia y su capacidad, así como la ubicación de los vehículos eléctricos a los propietarios y usuarios de dichos vehículos, así como a terceros que actúen en nombre de estos, como los participantes en el mercado de la electricidad y los proveedores de servicios de electromovilidad, en condiciones no discriminatorias y de forma gratuita, además de los requisitos adicionales establecidos en el Reglamento relativo a la homologación y la vigilancia del mercado.

3. Además de los requisitos establecidos en [la 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], los Estados miembros garantizarán que los puntos de recarga de potencia normal no accesibles al público instalados en su territorio a partir de [la fecha límite para la transposición de la presente Directiva de modificación] sean compatibles con funciones de carga inteligente y, según proceda en función de la evaluación realizada por la autoridad reguladora, funciones de carga bidireccional.

4. Los Estados miembros garantizarán que el marco reglamentario nacional no excluya de la participación en los mercados de electricidad, incluso en la gestión de la congestión y la prestación de servicios de flexibilidad y balance, a los sistemas pequeños o móviles como las baterías domésticas y los vehículos eléctricos, tanto directamente como a través de la agregación.».

11) Se inserta el article 22 *bis* següent:

«Article 22 *bis*. Integración de la energía renovable en la industria

1. Los Estados miembros se esforzarán en incrementar la cuota de fuentes renovables en el conjunto de fuentes energéticas utilizadas como energía final y para

finés no energéticos en el sector industrial con un aumento mínimo medio anual indicativo de 1,1 puntos porcentuales de aquí a 2030.

Los Estados miembros incluirán las medidas planificadas y adoptadas para alcanzar este aumento indicativo en sus planes nacionales integrados de energía y clima, así como en los informes de situación presentados con arreglo a los artículos 3, 14 y 17 del Reglamento (UE) 2018/1999.

Los Estados miembros garantizarán que la contribución de los combustibles renovables de origen no biológico utilizados como energía final y para fines no energéticos represente el 50% del hidrógeno utilizado como energía final y para fines no energéticos en la industria de aquí a 2030. Para el cálculo de este porcentaje, se aplicarán las siguientes normas:

a) para calcular el denominador, se tendrá en cuenta el contenido energético del hidrógeno utilizado como energía final y para fines no energéticos, excluyendo el hidrógeno utilizado como producto intermedio para la fabricación de carburantes convencionales;

b) para el cálculo del numerador, se tendrá en cuenta el contenido energético de los combustibles renovables de origen no biológico consumidos en el sector industrial utilizados como energía final y para fines no energéticos, excluyendo los combustibles renovables de origen no biológico utilizados como productos intermedios para la fabricación de carburantes convencionales;

c) para el cálculo del numerador y el denominador, se emplearán los valores relativos al contenido energético de los combustibles establecidos en el anexo III.

2. Los Estados miembros garantizarán que los productos industriales etiquetados o declarados como productos producidos con energía renovable y combustibles renovables de origen no biológico indiquen el porcentaje de energía renovable o combustibles renovables de origen no biológico utilizados en las fases de adquisición y pretratamiento de materias primas, fabricación y distribución calculados usando las metodologías establecidas en la Recomendación 2013/179/UE²⁷ o, alternativamente, en la norma ISO 14067: 2018.».

12) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A fin de promover el uso de energías renovables en el sector de la calefacción y la refrigeración, cada Estado miembro aumentará la cuota de energías renovables en ese sector en al menos 1,1 puntos porcentuales de media anual, calculada para los períodos de 2021 a 2025 y de 2026 a 2030, a partir de la cuota de energías renovables en el sector de la calefacción y refrigeración en 2020, expresada en términos de la cuota nacional de consumo final bruto de energía y calculada de conformidad con la metodología establecida en el artículo 7.

Ese aumento será de 1,5 puntos porcentuales para los Estados miembros en los que se utilicen calor y frío residuales. En ese caso, los Estados miembros podrán contabilizar el calor y el frío residuales hasta el 40% del incremento medio anual.

Además del aumento mínimo de 1,1 puntos porcentuales previsto en el párrafo primero, cada Estado miembro tratará de aumentar la cuota de energía renovable en el sector de la calefacción y la refrigeración en la cantidad indicada en el anexo 1 *bis*.»;

b) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Los Estados miembros llevarán a cabo una evaluación de su potencial de energía procedente de fuentes renovables y del uso de calor y frío residuales en el sector de la calefacción y la refrigeración, incluyendo, según proceda, un análisis de los ámbitos aptos para su despliegue con un riesgo ecológico bajo y del potencial de los proyectos domésticos a pequeña escala. Esta evaluación definirá hitos y pa-

27. 2013/179/UE: Recomendación de la Comisión, de 9 de abril de 2013, sobre el uso de métodos comunes para medir y comunicar el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones a lo largo de su ciclo de vida, DO L 124 de 4.5.2013, p. 1.

rámetros para aumentar las energías renovables en la calefacción y la refrigeración y, cuando resulte apropiado, el uso de calor y frío residuales en la calefacción y la refrigeración urbanas con vistas a establecer una estrategia nacional a largo plazo para descarbonizar la calefacción y la refrigeración. La evaluación formará parte de los planes nacionales integrados de energía y clima mencionados en los artículos 3 y 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, y se adjuntará a la evaluación completa de la calefacción y la refrigeración exigida por el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2012/27/UE.»;

c) en el apartado 2, párrafo primero, se suprime la letra a);

d) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. A fin de lograr el aumento medio anual mencionado en el apartado 1, párrafo primero, los Estados miembros podrán adoptar una o varias de las siguientes medidas:

a) incorporación física de las energías renovables o del calor y el frío residuales a las fuentes de energía y los combustibles suministrados para calefacción y refrigeración;

b) instalación de sistemas de calefacción y refrigeración renovables de alta eficiencia en los edificios o uso de energías renovables o de calor y frío residuales en los procesos de calefacción y refrigeración industriales;

c) medidas recogidas en certificados negociables que prueben el cumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1, párrafo primero, por medio de ayudas a las medidas de instalación previstas en la letra b) de este apartado, ejecutadas por otro agente económico, como un instalador de tecnologías renovables independiente o una empresa de servicios energéticos que ofrezca servicios de instalación de energías renovables;

d) desarrollo de capacidades para que las autoridades nacionales y locales planifiquen y ejecuten proyectos e infraestructuras de energías renovables;

e) creación de marcos de mitigación del riesgo para reducir el coste del capital para los proyectos de calefacción y refrigeración renovables;

f) promoción de los contratos de compra de calefacción para consumidores corporativos y pequeños consumidores colectivos;

g) regímenes para la sustitución planificada de sistemas de calefacción a partir de combustibles fósiles o para la eliminación progresiva de los combustibles fósiles con hitos;

h) planificación de calefacción renovable, englobando refrigeración, requisitos a escala local y regional;

i) otras medidas de actuación que tengan un efecto equivalente, incluidas medidas fiscales, sistemas de apoyo u otros incentivos financieros.

Al adoptar y aplicar estas medidas, los Estados miembros garantizarán que sean accesibles a todos los consumidores, y en particular a los de ingresos bajos o los vulnerables, que no podrían, en caso contrario, disponer de suficiente capital inicial para beneficiarse de ellas.».

13) El artículo 24 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros garantizarán que se facilite información sobre la eficiencia energética y sobre la cuota de energías renovables de sus sistemas urbanos de calefacción y refrigeración a los consumidores finales de forma fácilmente accesible, como en los sitios web de los proveedores, en las facturas o previa solicitud. La información sobre la cuota de energías renovables se expresará como mínimo en forma de porcentaje del consumo final bruto de calefacción y refrigeración asignado a los clientes de un determinado sistema urbano de calefacción y refrigeración, incluyendo información sobre cuánta energía se utilizó para suministrar una unidad de calefacción al cliente o usuario final.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros procurarán aumentar la cuota de energías procedentes de fuentes renovables y de calor y frío residuales en la calefacción y la refrigeración urbanas en un mínimo indicativo de 2,1 puntos porcentuales de media anual, calculada para el período de 2021 a 2025 y el período de 2026 a 2030, a partir de la cuota de energías procedentes de fuentes renovables y de calor y frío residuales en la calefacción y la refrigeración urbanas en 2020, y adoptarán las medidas necesarias a tal efecto. La cuota de energía renovable se expresará en términos de la cuota de consumo final bruto de energía en el sector de la calefacción y la refrigeración urbanas ajustado a las condiciones climáticas medias normales.

Los Estados miembros con una cuota de energía procedente de fuentes renovables y de calor y frío residuales en la calefacción y la refrigeración urbanas superior al 60% podrán considerar que esa cuota satisface el aumento medio anual a que se refiere el párrafo primero.

Los Estados miembros establecerán las medidas necesarias para aplicar el aumento medio anual a que se refiere el párrafo primero en sus planes nacionales integrados de energía y clima con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1999.»;

c) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Los Estados miembros garantizarán que los operadores de los sistemas urbanos de calefacción o refrigeración con una capacidad superior a 25 MWt estén obligados a conectar a terceros proveedores de energías procedentes de fuentes renovables y de calor y frío residuales o a ofrecer la posibilidad de conectarse y de comprar el calor o frío procedentes de fuentes renovables y de calor y frío residuales a terceros proveedores, sobre la base de criterios no discriminatorios establecidos por la autoridad competente de los Estados miembros en cuestión cuando dichos operadores deban cumplir una o varias de las condiciones siguientes:

- a) satisfacer la demanda de nuevos clientes;
- b) sustituir la capacidad de generación de calor o frío existente;
- c) ampliar la capacidad de generación de calor o frío existente.»;
- d) los apartados 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Los Estados miembros podrán permitir que el operador de un sistema urbano de calefacción o refrigeración se niegue a conectar y a comprar el frío o el calor a un proveedor tercero en cualquiera de las siguientes situaciones:

- a) si el sistema carece de la capacidad necesaria debido a otros suministros de calor o frío procedentes de fuentes renovables o de calor y frío residuales;
- b) si el calor o el frío del proveedor tercero no responde a los parámetros técnicos necesarios para conectar el sistema urbano de calefacción y refrigeración y garantizar su funcionamiento seguro y fiable;
- c) si el operador puede demostrar que facilitar el acceso conllevaría un aumento excesivo del coste del calor o el frío para los usuarios finales comparado con el coste de utilizar la fuente principal de calor o frío local con la que competirían la fuente renovable o el calor y frío residuales;
- d) si el sistema del operador cumple la definición de «sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración» del [artículo x de la propuesta de refundición de la Directiva relativa a la eficiencia energética].

Los Estados miembros garantizarán que, cuando el operador del sistema urbano de calefacción o refrigeración deniegue la conexión a un proveedor de calefacción o refrigeración en virtud del párrafo primero, el operador comunique a la autoridad competente información sobre los motivos de la denegación, así como las condiciones que deben cumplirse y las medidas que deben aplicarse al sistema para permitir la conexión. Los Estados miembros garantizarán que exista un proceso adecuado para remediar denegaciones injustificadas.

6. Los Estados miembros establecerán un marco de coordinación entre los operadores de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración y las fuentes potenciales de calor y frío residuales en los sectores industrial y terciario a fin de facilitar el uso del calor y el frío residuales. Dicho marco de coordinación garantizará un diálogo en cuanto al uso del calor y el frío residuales en el que participarán, al menos:

- a) los operadores de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración;
- b) empresas de los sectores industrial y terciario que generen calor y frío residuales que se puedan recuperar económicamente a través de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración, como centros de datos, plantas industriales, edificios comerciales de gran tamaño y transporte público; y
- c) las autoridades locales responsables de la planificación y aprobación de infraestructura energética.»;
- e) los apartados 8, 9 y 10 se sustituirán por el siguiente texto:

«8. Los Estados miembros establecerán un marco en virtud del cual los gestores de redes de distribución eléctrica evaluarán, por lo menos cada cuatro años, en colaboración con los operadores de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración de las áreas correspondientes, el potencial de estos sistemas para ofrecer servicios de balance y otros servicios del sistema, incluida la respuesta a la demanda y el almacenamiento de calor del excedente de electricidad procedente de fuentes renovables, y si el aprovechamiento del potencial detectado sería más eficiente en término de recursos y de costes que las soluciones alternativas.

Los Estados miembros garantizarán que los gestores de redes de transporte y de distribución de electricidad tengan en cuenta debidamente los resultados de la evaluación exigida en el párrafo primero a la hora de planificar e invertir en redes y desarrollar infraestructura en sus respectivos territorios.

Los Estados miembros facilitarán la coordinación entre los operadores de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración y los gestores de redes de transmisión y de distribución de electricidad para garantizar que los servicios de balance, almacenamiento y otros servicios de flexibilidad, como la respuesta a la demanda, que prestan dichos operadores de sistemas urbanos de calefacción y refrigeración puedan participar en sus mercados de electricidad.

Los Estados miembros podrán extender los requisitos en materia de evaluación y coordinación previstos en los párrafos primero y tercero para incluir a los gestores de redes de transporte y de distribución de gas, incluidas las redes de hidrógeno y otras redes energéticas.

9. Los Estados miembros garantizarán que la autoridad competente defina claramente los derechos de los consumidores y las normas de operación de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración de conformidad con el presente artículo, que los ponga a disposición del público y que vele por su cumplimiento.

10. Los Estados miembros no estarán obligados a aplicar los apartados 2 y 9 cuando se cumpla al menos una de las siguientes condiciones:

- a) que su cuota de calefacción y refrigeración urbanas fuera inferior o igual al 2% del consumo final bruto de energía para calefacción y refrigeración del 24 de diciembre de 2018;
- b) que su cuota de calefacción y refrigeración urbanas haya aumentado por encima del 2% del consumo final bruto de energía para calefacción y refrigeración del 24 de diciembre de 2018 gracias al desarrollo de nuevos sistemas urbanos eficientes de calefacción y refrigeración, conforme a sus planes nacionales integrados de energía y clima con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1999 o a la evaluación a que se refiere el artículo 23, apartado 1 *bis*, de la presente Directiva;
- c) que el 90% del consumo final bruto de energía en los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración se produzca en sistemas que cumplan la definición del [artículo x de la propuesta de refundición de la Directiva relativa a la eficiencia energética].».

14) El artículo 25 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 25. Reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte mediante el uso de energías renovables

1. Cada Estado miembro impondrá una obligación a los proveedores de combustible para garantizar que:

a) la cantidad de combustibles renovables y de electricidad renovable suministrada al sector del transporte conduzca a una reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero de al menos el 13% de aquí a 2030, en comparación con la base de referencia establecida en el artículo 27, apartado 1, letra b), de conformidad con una trayectoria indicativa fijada por el Estado miembro;

b) La cuota de biocarburantes avanzados y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, en la energía suministrada al sector del transporte es de al menos el 0,2% en 2022, el 0,5% en 2025 y el 2,2% en 2030, y la cuota de combustibles renovables de origen no biológico es de al menos el 2,6% en 2030.

Para el cálculo de la reducción mencionada en la letra a) y de la cuota mencionada en la letra b), los Estados miembros tendrán en cuenta también los combustibles renovables de origen no biológico cuando se utilicen como productos intermedios para la producción de combustibles convencionales. Para el cálculo de la reducción mencionada en la letra a), los Estados miembros podrán tener en cuenta los combustibles de carbono reciclado.

Al establecer la obligación sobre los proveedores de combustible, los Estados miembros podrán eximir a los proveedores de combustible que suministren electricidad o carburantes líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico de cumplir la cuota mínima de biocarburantes avanzados y biogás producido a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, con respecto a dichos combustibles y carburantes.

2. Los Estados miembros establecerán un mecanismo que permita a los proveedores de combustible de su territorio intercambiar créditos por el suministro de energía renovable al sector del transporte. Los operadores económicos que suministren electricidad renovable a vehículos eléctricos a través de estaciones públicas de recarga recibirán créditos, independientemente de si los operadores económicos están sujetos a la obligación impuesta por el Estado miembro sobre los proveedores de combustible, y podrán vender dichos créditos a los proveedores de combustible, que podrán utilizarlos para cumplir la obligación establecida en el apartado 1, párrafo primero.».

15) El artículo 26 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Para el cálculo del consumo final bruto de energía procedente de fuentes renovables mencionado en el artículo 7 por parte de un Estado miembro y del objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero al que se refiere el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra a), la proporción de biocarburantes y biolíquidos, así como de combustibles de biomasa consumidos en el transporte, cuando se produzcan a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, no será más de 1 punto porcentual superior a la cuota de dichos combustibles sobre el consumo final de energía en el sector del transporte en 2020 en dicho Estado miembro, con un máximo del 7% del consumo final de energía en el sector del transporte en dicho Estado miembro.»;

ii) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«En caso de que en un Estado miembro la proporción de biocarburantes y biolíquidos, así como de combustibles de biomasa consumidos en el transporte, producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros esté limitada a un porcentaje

inferior al 7% o en caso de que un Estado miembro decida limitar aún más la proporción, dicho Estado miembro podrá reducir en consecuencia el objetivo de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero al que se refiere el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra a), habida cuenta de la contribución que estos combustibles habrían hecho en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. A tal fin, los Estados miembros considerarán que dichos combustibles reducen en un 50% las emisiones de gases de efecto invernadero.»;

b) en el apartado 2, párrafos primero y quinto, «la cuota mínima a la que se refiere el artículo 25, apartado 1, párrafo primero» se sustituirá por «el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero al que se refiere el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra a)».

16) El artículo 27 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Normas de cálculo en el sector del transporte y en lo que respecta a los combustibles renovables de origen no biológico independientemente de su uso final»;

b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Para el cálculo de la reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra a), se aplicarán las siguientes normas:

a) la reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero se calculará de la siguiente manera:

i) para los biocarburantes y el biogás, multiplicando la cantidad de estos combustibles suministrados a todos los modos de transporte por la reducción de emisiones determinada con arreglo al artículo 31;

ii) para los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado, multiplicando la cantidad de estos combustibles suministrados a todos los modos de transporte por la reducción de emisiones determinada con arreglo a los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 29 *bis*, apartado 3;

iii) para la electricidad renovable, multiplicando la cantidad de electricidad renovable suministrada a todos los modos de transporte por los combustibles fósiles de referencia ECF(e) establecidos en el anexo V;

b) el valor de referencia mencionado en el artículo 25, apartado 1, se calculará multiplicando la cantidad de energía suministrada al sector del transporte por los combustibles fósiles de referencia EF(t) establecidos en el anexo V;

c) para el cálculo de las cantidades de energía pertinentes, se aplicarán las siguientes normas:

i) para calcular la cantidad de energía suministrada al sector del transporte, se emplearán los valores relativos al contenido energético de los combustibles para el transporte establecidos en el anexo III;

ii) para determinar el contenido energético de los combustibles para el transporte que no estén incluidos en el anexo III, los Estados miembros emplearán las normas europeas correspondientes para la determinación del valor calorífico de los combustibles. Cuando no se hayan adoptado normas europeas a tales efectos, se emplearán las normas ISO correspondientes;

iii) la cantidad de electricidad renovable suministrada al sector del transporte se calculará multiplicando la cantidad de electricidad suministrada a dicho sector por la proporción media de electricidad renovable suministrada en el territorio del Estado miembro en los dos años anteriores. A título excepcional, cuando la electricidad se obtenga de una conexión directa a una instalación que genere electricidad renovable y se suministre al sector del transporte, dicha electricidad se contabilizará plenamente como renovable;

iv) la cuota de biocarburantes y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, sobre el contenido energético de los combusti-

bles y la electricidad suministrados al sector del transporte se limitará, excepto en Chipre y en Malta, al 1,7%;

d) la reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero a partir del uso de energía renovable se calcula dividiendo la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de biocarburantes, biogás y electricidad renovable suministrados a todos los modos de transporte por el valor de referencia.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 35 para completar la presente Directiva adaptando el contenido energético de los combustibles para el transporte establecido en el anexo III, en consonancia con el progreso científico y técnico.»;

c) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Para el cálculo de los objetivos mencionados en el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra b), se aplicarán las siguientes normas:

a) para el cálculo del denominador, es decir, la cantidad de energía consumida en el sector del transporte, se tendrán en cuenta todos los combustibles y la electricidad suministrados al sector del transporte;

b) para el cálculo del numerador, se tendrá en cuenta el contenido energético de los biocarburantes avanzados y el biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A y de los combustibles renovables de origen no biológico suministrados a todos los modos de transporte en el territorio de la Unión;

c) las cuotas de biocarburantes avanzados y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, y de combustibles renovables de origen no biológico suministrados al sector del transporte aéreo y marítimo se considerarán equivalentes a 1,2 veces su contenido energético.»;

d) se suprime el apartado 2;

d) el apartado 3 se modifica como sigue:

i) se suprimen los párrafos primero, segundo y tercero;

ii) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando la electricidad se use para la producción de combustibles renovables de origen no biológico, ya sea directamente o para la fabricación de productos intermedios, para determinar la cuota de energías renovables se empleará la cuota de la electricidad procedente de fuentes renovables en el país de producción, medida dos años antes del año en cuestión.»;

iii) en el párrafo quinto, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante, la electricidad obtenida mediante la conexión directa a una instalación que genere electricidad renovable podrá contabilizarse en su totalidad como electricidad renovable cuando se emplee para la producción de combustibles renovables de origen no biológico, siempre que la instalación:».

17) El artículo 28 se modifica como sigue:

a) se suprimen los apartados 2, 3 y 4;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión adoptará los actos delegados con arreglo al artículo 35 para completar la presente Directiva especificando la metodología para calcular la cuota de biocarburantes y biogás para el transporte, resultante de la transformación de biomasa con combustibles fósiles en un proceso común.»;

c) en el apartado 7, se sustituirá «establecida en el artículo 25, apartado 1, párrafo cuarto» por «establecida en el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra b)».

18) El artículo 29 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) en el párrafo primero, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) para contribuir a las cuotas de energías renovables de los Estados miembros y a los objetivos a que se refieren el artículo 3, apartado 1, el artículo 15 *bis*, aparta-

do 1, el artículo 22 *bis*, apartado 1, el artículo 23, apartado 1, el artículo 24, apartado 4, y el artículo 25, apartado 1, de la presente Directiva;”;

ii) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Los combustibles de biomasa deberán cumplir los criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en los apartados 2 a 7 y 10, si se utilizan:

– a) en el caso de los combustibles sólidos derivados de biomasa, en instalaciones que produzcan electricidad, calefacción y refrigeración con una potencia térmica nominal total igual o superior a 5 MW;

– b) en el caso de los combustibles gaseosos derivados de biomasa, en instalaciones que produzcan electricidad, calefacción y refrigeración con una potencia térmica nominal total igual o superior a 2 MW;

– c) en el caso de instalaciones que produzcan combustibles gaseosos derivados de biomasa con el siguiente caudal medio de biometano:

i) por encima de 200 m³ equivalentes de metano/h medidos en condiciones normales de temperatura y presión (es decir, 0°C y 1 bar de presión atmosférica);

ii) si el biogás está compuesto por una mezcla de metano y otros gases no combustibles, para el caudal de metano, el umbral establecido en el inciso i) se recalcula de manera proporcional a la cuota volumétrica de metano de la mezcla;

iii) tras el párrafo cuarto se inserta el párrafo siguiente:

«Los Estados miembros podrán aplicar los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a instalaciones con una potencia térmica nominal total más baja o un caudal de biometano menor.»;

b) en el apartado 3, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo primero:

«Este apartado, con excepción del párrafo primero, letra c), se aplica también a los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa producidos a partir de biomasa forestal.»;

c) en el apartado 4, se añade el párrafo siguiente:

«El párrafo primero, con excepción de las letras b) y c), y el párrafo segundo, también se aplican a los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa producidos a partir de biomasa forestal.»;

d) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de biomasa agrícola o forestal que se tengan en cuenta para los fines expresados en el apartado 1, párrafo primero, letras a), b) y c), no provendrán de materias primas extraídas de tierras que en enero de 2008 fueran turberas, salvo que se demuestre que el cultivo y la recolección de la materia prima no conlleva el drenaje de un suelo no drenado previamente.»;

e) en el apartado 6, párrafo primero, letra a), el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«iv) que el aprovechamiento se lleva a cabo teniendo en cuenta el mantenimiento de la calidad de los suelos y la biodiversidad con el fin de reducir al mínimo las repercusiones negativas, de tal manera que se evite la recolección de tocones y raíces, la degradación de los bosques primarios o su conversión en plantaciones forestales y el aprovechamiento en suelos vulnerables; se minimicen las talas a gran escala y se garanticen umbrales adaptados al entorno local para la extracción de madera muerta y se requiera la utilización de sistemas de tala que minimicen los impactos sobre la calidad de los suelos, incluida su compactación, y sobre las características y hábitats de la biodiversidad;”;

f) en el apartado 6, párrafo primero, letra b), el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«iv) que el aprovechamiento se lleva a cabo teniendo en cuenta el mantenimiento de la calidad de los suelos y la biodiversidad con el fin de reducir al mínimo las repercusiones negativas, de tal manera que se evite la recolección de tocones y raíces,

la degradación de los bosques primarios o su conversión en plantaciones forestales y el aprovechamiento en suelos vulnerables; se minimicen las talas a gran escala y se garanticen umbrales adaptados al entorno local para la extracción de madera muerta y se requiera la utilización de sistemas de tala que minimicen los impactos sobre la calidad de los suelos, incluida su compactación, y sobre las características y hábitats de la biodiversidad;”;

g) en el apartado 10, párrafo primero, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) del 70% como mínimo en el caso de la producción de electricidad, calefacción y refrigeración a partir de combustibles de biomasa empleados en instalaciones hasta el 31 de diciembre de 2025, y del 80 % como mínimo a partir del 1 de enero de 2026.».

19) Se inserta el artículo 29 *bis* siguiente:

«Artículo 29 *bis*. Criterios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado

1. La energía procedente de combustibles renovables de origen no biológico se contabilizará en las cuotas de energía renovable de los Estados miembros y en los objetivos contemplados en el artículo 3, apartado 1, el artículo 15 *bis*, apartado 1, el artículo 22 *bis*, apartado 1, el artículo 23, apartado 1, el artículo 24, apartado 4, y al artículo 25, apartado 1, sólo si la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de dichos combustibles es de al menos el 70%.

2. La energía procedente de combustibles de carbono reciclado sólo podrá contabilizarse en el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero contemplado en el artículo 25, apartado 1, párrafo primero, letra a), si la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de dichos combustibles es de al menos el 70%.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 35 para completar la presente Directiva especificando la metodología para evaluar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado. La metodología deberá garantizar que no se conceda ningún crédito a emisiones evitadas en relación con el CO₂ cuya captura ya haya recibido créditos por reducción de emisiones en virtud de otras disposiciones legales.».

20) El artículo 30 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, párrafo primero, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando los combustibles renovables y los combustibles de carbono reciclado se contabilicen en relación con los objetivos contemplados en el artículo 3, apartado 1, el artículo 15 *bis*, apartado 1, el artículo 22 *bis*, apartado 1, el artículo 23, apartado 1, el artículo 24, apartado 4, y al artículo 25, apartado 1, los Estados miembros obligarán a los operadores económicos a demostrar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7 y 10, y en el artículo 29 *bis*, apartados 1 y 2, para los combustibles renovables y los combustibles de carbono reciclado. Con estos fines, exigirán a los operadores económicos que utilicen un sistema de balance de masa que:”;

b) en el apartado 3, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«Los Estados miembros tomarán medidas para garantizar que los operadores económicos presenten información fiable sobre el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7 y 10, y en el artículo 29 *bis*, apartados 1 y

2, y que los operadores económicos pongan a disposición del correspondiente Estado miembro que así lo solicite los datos utilizados para elaborar dicha información.

Las obligaciones que se establecen en el presente apartado se aplicarán con independencia de si los combustibles renovables o los combustibles de carbono reciclado son producidos en la Unión o son importados. La información sobre el origen geográfico y el tipo de las materias primas de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa de cada proveedor de combustible se pondrá a disposición de los consumidores en los sitios web de los operadores, los proveedores o las autoridades competentes pertinentes y deberá actualizarse con periodicidad anual.»;

c) en el apartado 4, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

La Comisión podrá decidir que los regímenes nacionales o internacionales voluntarios que establecen normas para la producción de combustibles renovables y combustibles de carbono reciclado, proporcionen datos exactos sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a efectos del artículo 29, apartado 10, y del artículo 29 *bis*, apartados 1 y 2, demuestren el cumplimiento del artículo 27, apartado 3, y del artículo 31 *bis*, apartado 5, o demuestren que las partidas de biocarburantes, biolíquidos o combustibles de biomasa cumplen los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7. Para demostrar el cumplimiento de los criterios establecidos en el artículo 29, apartados 6 y 7, los operadores podrán aportar las pruebas exigidas directamente para el nivel de la zona de aprovisionamiento. La Comisión podrá reconocer zonas para la protección de especies o ecosistemas raros, amenazados o en peligro reconocidos por acuerdos internacionales o incluidos en listas elaboradas por organizaciones intergubernamentales o la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza a efectos del artículo 29, apartado 3, párrafo primero, letra c), inciso ii).»;

d) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Los Estados miembros podrán establecer regímenes nacionales en virtud de los cuales el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7 y 10 y en el artículo 29 *bis*, apartados 1 y 2, de conformidad con la metodología desarrollada en virtud del artículo 29 *bis*, apartado 3, se verifique a lo largo de toda la cadena de custodia con la participación de las autoridades nacionales competentes. Estos regímenes también pueden utilizarse para verificar la exactitud y la exhaustividad de la información introducida por los operadores económicos en la base de datos de la Unión, para demostrar el cumplimiento del artículo 27, apartado 3, así como para la certificación de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa con bajo riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra.

Los Estados miembros podrán notificar su respectivo régimen nacional a la Comisión. La Comisión dará prioridad a la evaluación de dicho régimen a fin de facilitar el reconocimiento bilateral y multilateral mutuo de dichos regímenes. La Comisión podrá decidir, mediante actos de ejecución, si los regímenes nacionales notificados cumplen las condiciones establecidas en la presente Directiva. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 34, apartado 3.

Cuando la decisión sea favorable, los otros regímenes reconocidos por la Comisión conforme al presente artículo no podrán denegar el reconocimiento mutuo del régimen nacional de dicho Estado miembro en lo relativo a la verificación del cumplimiento de los criterios por los cuales el régimen ha sido reconocido por la Comisión.

En el caso de las instalaciones que produzcan electricidad, calefacción y refrigeración con una potencia térmica nominal total de entre 5 y 10 MW, los Estados miembros establecerán sistemas nacionales de verificación simplificados para garantizar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7 y 10.»;

e) en el apartado 9, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un operador económico aporte pruebas o datos obtenidos en el marco de un régimen que ha sido objeto de una decisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 o 6, el Estado miembro no obligará al operador económico a proporcionar otras pruebas del cumplimiento de los elementos incluidos en el régimen por los cuales el régimen ha sido reconocido por la Comisión.»;

f) el apartado 10 se sustituye por el texto siguiente:

«A petición de un Estado miembro, que se podrá basar en la solicitud de un operador económico, la Comisión examinará, a partir de todos los datos disponibles, si se han cumplido los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7 y 10, y el artículo 29 *bis*, apartados 1 y 2, respecto de una fuente de combustibles renovables y de combustibles de carbono reciclado.

En un plazo de seis meses a partir de la recepción de dicha solicitud y con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 34, apartado 3, la Comisión decidirá, mediante actos de ejecución, si el Estado miembro de que se trate puede:

a) tener en cuenta los combustibles renovables y los combustibles de carbono reciclado procedentes de esa fuente para los fines expresados en el artículo 29, apartado 1, párrafo primero, letras a), b) y c); o

b) como excepción a lo dispuesto en el apartado 9 del presente artículo, exigir a los proveedores de la fuente de combustibles renovables y de combustibles de carbono reciclado, que aporten pruebas adicionales del cumplimiento de esos criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y esos umbrales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.».

21) En el artículo 31, se suprimen los apartados 2, 3 y 4.

22) Se inserta el artículo 31 *bis* siguiente:

«Artículo 31 *bis*. Base de datos de la Unión

1. La Comisión garantizará el establecimiento de una base de datos de la Unión que permita el seguimiento de los combustibles renovables líquidos y gaseosos y los de carbono reciclado.

2. Los Estados miembros exigirán a los operadores económicos pertinentes que introduzcan de manera oportuna en esa base de datos información precisa relativa a las transacciones realizadas y a las características de sostenibilidad de los combustibles objeto de dichas transacciones, incluyendo las emisiones de gases de efecto invernadero en su ciclo de vida, desde el lugar de su producción hasta el momento en que se consume en la Unión. También se incluirá en la base de datos información sobre si se ha prestado apoyo para la producción de una partida específica de combustible y, en caso afirmativo, sobre el tipo de sistema de apoyo.

Cuando proceda, para mejorar la trazabilidad de los datos a lo largo de toda la cadena de suministro, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 35 para ampliar aún más el alcance de la información que se incluirá en la base de datos de la Unión a fin de incluir datos pertinentes del lugar de producción o recogida de las materias primas utilizadas para la producción del combustible.

Los Estados miembros exigirán a los proveedores de combustible que introduzcan en la base de datos de la Unión la información necesaria para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 25, apartado 1, párrafo primero.

3. Los Estados miembros tendrán acceso a la base de datos de la Unión a efectos de seguimiento y verificación de datos.

4. En caso de que se hayan emitido garantías de origen para la producción de una partida de gases renovables, los Estados miembros velarán por que se cancelen

dichas garantías de origen antes de que la partida de gases renovables pueda registrarse en la base de datos.

5. Los Estados miembros velarán por que se verifique la exactitud y la exhaustividad de la información introducida por los operadores económicos en la base de datos, por ejemplo, mediante el uso de regímenes voluntarios o nacionales.

Para la verificación de los datos, los regímenes voluntarios o nacionales reconocidos por la Comisión en virtud del artículo 30, apartados 4, 5 y 6 podrán utilizar sistemas de información de terceros como intermediarios para recopilar los datos, siempre que se notifique dicho uso a la Comisión.

23) El artículo 35 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 3, párrafo segundo, el artículo 29 *bis*, apartado 3, el artículo 26, apartado 2, párrafo cuarto, el artículo 26, apartado 2, párrafo quinto, el artículo 27, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 27, apartado 3, párrafo cuarto, el artículo 28, apartado 5, el artículo 28, apartado 6, párrafo segundo, el artículo 31, apartado 5, párrafo segundo, y el artículo 31 *bis*, apartado 2, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 3, párrafo quinto, artículo 8, apartado 3, el artículo 29 *bis*, apartado 3, el artículo 26, apartado 2, párrafo cuarto, el artículo 26, apartado 2, párrafo quinto, el artículo 27, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 27, apartado 3, párrafo cuarto, el artículo 28, apartado 5, el artículo 28, apartado 6, párrafo segundo, el artículo 31, apartado 5, y el artículo 31 *bis*, apartado 2, párrafo segundo, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.»;

c) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 7, apartado 3, párrafo quinto, el artículo 8, apartado 3, párrafo segundo, el artículo 29 *bis*, apartado 3, el artículo 26, apartado 2, párrafo cuarto, el artículo 26, apartado 2, párrafo quinto, el artículo 27, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 27, apartado 3, párrafo cuarto, el artículo 28, apartado 5, el artículo 28, apartado 6, párrafo segundo, el artículo 31, apartado 5, y el artículo 31 *bis*, apartado 2, párrafo segundo, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni uno ni otro formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

24) Los anexos se modifican de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2. Modificación del Reglamento (UE) 2018/1999

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) «objetivos de la Unión para 2030 en materia de energía y clima»: el objetivo vinculante para toda la Unión de una reducción nacional de al menos el 40% de las emisiones internas de gases de efecto invernadero en toda la economía, en comparación con los niveles de 1990, que deberá lograrse a más tardar en 2030; el objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001; el objetivo principal de la Unión de una mejora de la eficiencia energética de como mínimo el 32,5% en 2030, y el objetivo del 15 % de interconexión eléctrica para 2030 o cualesquiera objetivos posteriores a este respecto acordados por el Consejo Europeo o por el Parlamento Europeo y por el Consejo para 2030.»;

b) en el punto 20, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) en el contexto de las recomendaciones de la Comisión basadas en la evaluación conforme al artículo 29, apartado 1, letra b), relativas a la energía procedente de fuentes renovables, la ejecución temprana por parte de un Estado miembro de su contribución al objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001, medido con respecto a sus puntos de referencia nacionales para las energías renovables;”.

(2) En el artículo 4, letra a), el punto 2) se sustituye por el texto siguiente:

«2) con respecto a las energías renovables:

Con vistas a la consecución del objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001, una contribución a este objetivo en términos de la cuota de energía procedente de fuentes renovables del Estado miembro en el consumo final bruto de energía en 2030, con una trayectoria indicativa para esa contribución a partir de 2021. A más tardar en 2022, la trayectoria indicativa alcanzará un punto de referencia de al menos el 18% del aumento total de la cuota de energía procedente de fuentes renovables entre el objetivo nacional vinculante de dicho Estado miembro para 2020 y su contribución al objetivo para 2030. En 2025, la trayectoria indicativa alcanzará un punto de referencia de al menos el 43% del aumento total de la cuota de energía procedente de fuentes renovables entre el objetivo nacional vinculante de dicho Estado miembro para 2020 y su contribución al objetivo para 2030. En 2027, la trayectoria indicativa alcanzará un punto de referencia de al menos el 65% del aumento total de la cuota de energía procedente de fuentes renovables entre el objetivo nacional vinculante de dicho Estado miembro para 2020 y su contribución al objetivo para 2030.

A más tardar en 2030, la trayectoria indicativa alcanzará como mínimo la contribución prevista de dicho Estado miembro. Si un Estado miembro tiene previsto superar su objetivo nacional vinculante para 2020, su trayectoria indicativa podrá comenzar en el nivel que se haya previsto alcanzar. La suma del conjunto de trayectorias indicativas de los Estados miembros deberá alcanzar los puntos de referencia de la Unión en 2022, 2025 y 2027 y el objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001. Aparte de su contribución al objetivo de la Unión y de su trayectoria indicativa a efectos del presente Reglamento, los Estados miembros tendrán libertad para indicar objetivos más ambiciosos con fines de política nacional.».

(3) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán conjuntamente por que la suma de sus contribuciones alcance al menos el nivel del objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001.».

(4) En el artículo 29, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En el ámbito de las energías renovables, la Comisión, como parte de la evaluación a que se refiere el apartado 1, analizará los avances logrados en relación con

la cuota de energía procedente de fuentes renovables en el consumo final bruto de la Unión sobre la base de una trayectoria indicativa que parta del 20% en 2020, alcance respectivamente en 2022, 2025 y 2027 puntos de referencia de, al menos, el 18%, el 43% y el 65% del aumento total de la cuota de energía procedente de fuentes renovables entre el objetivo de energías renovables de la Unión para 2020 y el objetivo de energías renovables de la Unión para 2030, y alcance el objetivo vinculante de la Unión para las energías renovables en 2030 a que se refiere el artículo 3 de la Directiva (UE) 2018/2001.».

Artículo 3. Modificaciones de la Directiva 98/70/CE

La Directiva 98/70/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1. Ámbito de aplicación

La presente Directiva establece, respecto de los vehículos de carretera y a las máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior cuando no se hallen en el mar), los tractores agrícolas y forestales, así como embarcaciones de recreo cuando no se hallen en el mar, especificaciones técnicas, por motivos relacionados con la salud y el medio ambiente, para los combustibles destinados a ser utilizados en motores de encendido por chispa y en motores de encendido por compresión, teniendo en cuenta los requisitos técnicos de dichos motores.».

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) los puntos 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. «gasolina»: cualquier aceite mineral volátil destinado a alimentar los motores de combustión interna de encendido por chispa para propulsar vehículos, de los códigos NC 2710 12 41, 2710 12 45 y 2710 12 49;

2. «combustibles diésel»: los gasóleos comprendidos en el código NC 2710 19 43²⁸ a que se refieren el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹ y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, y utilizados para la propulsión de vehículos automóviles;

«3. «gasóleos destinados a ser utilizados en máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), tractores agrícolas y forestales, así como embarcaciones de recreo»: cualquier líquido derivado del petróleo clasificado en los códigos NC 27101943³¹ que se destine al uso en motores de encendido por compresión a que hacen referencia la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³², el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y

28. La numeración de estos códigos NC tal como se especifica en el arancel aduanero común, Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

29. Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

30. Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

31. La numeración de estos códigos NC tal como se especifica en el arancel aduanero común, Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

32. Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

del Consejo³³ y el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴.»;

b) los puntos 8 y 9 se sustituyen por el texto siguiente:

«8. «proveedor»: proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo primero, punto 38, del Reglamento (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵;

«9. «biocarburantes»: biocarburantes tal como se define en el artículo 2, párrafo primero, punto 33, de la Directiva (UE) 2018/2001;”.

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros exigirán a los proveedores que garanticen la comercialización de gasóleo con un contenido de ésteres metílicos de ácidos grasos de hasta el 7%.»

b) el apartado 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros garantizarán que el contenido máximo admisible de azufre de los gasóleos destinados a ser utilizados en máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo sea de 10 mg/kg. Los Estados miembros garantizarán que los combustibles líquidos distintos de esos gasóleos sólo puedan utilizarse en buques de navegación interior y embarcaciones de recreo si el contenido de azufre de dichos combustibles líquidos no supera el contenido máximo admisible de dichos gasóleos.».

4) Se suprimen los artículos 7 *bis* a 7 *sexies*.

5) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1 se suprimen las letras g), h), i) y k);

b) se suprime el apartado 2.

6) Los anexos I, II, IV y V quedan modificados de conformidad con lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

Artículo 4. Disposiciones transitorias

1) Los Estados miembros velarán por que se presenten a la Comisión los datos recogidos y comunicados a la autoridad designada por el Estado miembro con respecto al año [DO: sustitúyase por el año natural durante el cual surta efecto la derogación] o parte de ellos, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 *bis*, apartado 1, párrafo tercero y en el artículo 7 *bis*, apartado 7, de la Directiva 98/70/CE, suprimidos por el artículo 4, apartado 3, de la presente Directiva.

2) La Comisión incluirá los datos contemplados en el apartado 1 del presente artículo en cualquier informe que esté obligada a presentar en virtud de la Directiva 98/70/CE.

Artículo 5. Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2024. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

33. Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 060 de 2.3.2013, p. 1).

34. Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 53).

35. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6. Derogación

Queda derogada la Directiva (UE) 2015/652¹ del Consejo con efectos a partir del [DO: sustitúyase por el año natural durante el cual surta efecto la derogación].

Artículo 7. Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/631 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de diòxid de carboni dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, en consonància amb la major ambició climàtica de la Unió

295-00032/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15336 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: 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 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 556 final] COM(2021) 556 final anexo] [2021/0197 (COD)] {SEC(2021) 556 final} {SWD(2021) 188 final} {SWD(2021) 613 final} {SWD(2021) 614 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Insti-

1. Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (DO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

tución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 556 final, 2021/0197 (COD)

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 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} - {SWD(2021) 614 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación «El Pacto Verde Europeo»*² puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna y eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En línea con las conclusiones científicas del Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), en torno a 2050 debe lograrse una huella neta de carbono igual a cero en todo el mundo y la neutralidad del resto de gases de efecto invernadero a lo largo de este siglo. Este urgente desafío requiere que la UE intensifique sus acciones y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática para 2050. Este objetivo se establece en la *Comunicación «Un planeta limpio para todos»* - La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra³.

La *Comunicación de la Comisión «Intensificar la ambición climática para 2030»*⁴, de septiembre de 2020, sobre la base de una evaluación de impacto exhaustiva, propuso incrementar la ambición de la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 para alcanzar como mínimo una reducción de las emisiones netas del 55%, de forma responsable. El hecho de fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el

2. COM(2019) 640 final.

3. COM(2018) 773 final.

4. COM(2020) 690 final

aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁵. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030, y a que presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto, económico medioambiental y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los mecanismos de flexibilidad existentes».

A tal fin, la *Legislación europea sobre el clima*, según acuerdo con los colegisladores, establecerá que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y aumentará el nivel de ambición de 2030 al establecer un objetivo para 2030 de al menos un 55% de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990.

Con el fin de seguir el camino propuesto en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación en materia de clima y energía actualmente en vigor, que se prevé que solo reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para 2030 y en un 60% para 2050.

Este paquete legislativo «Objetivo 55», anunciado en el Plan del Objetivo Climático⁶, es el componente más completo en lo que se refiere a los esfuerzos para aplicar el nuevo y ambicioso objetivo climático para 2030 y todas las políticas y sectores económicos deberán aportar su contribución, incluido el transporte por carretera.

El transporte es el único sector en el que han aumentado las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Las *emisiones de GEI procedentes del transporte por carretera* no son la excepción. Representan casi el 20% del total de las emisiones de GEI de la UE y han aumentado considerablemente desde 1990. El tráfico y la congestión siguen afectando a la calidad del aire, lo cual ha dado lugar a que un número cada vez mayor de ciudades introduzcan zonas de bajas emisiones y sin emisiones que restrinjan el acceso local de los vehículos con motores de combustión interna y a que determinados Estados miembros anuncien la eliminación progresiva de las ventas de estos vehículos.

La industria automovilística es de vital importancia para la economía de la UE y representa más del 7% de su PIB. Proporciona empleo –directa o indirectamente, en la fabricación, la venta, el mantenimiento, la construcción y el transporte y los servicios de transporte– a 14,6 millones de europeos. La UE es uno de los mayores productores mundiales de vehículos de motor y demuestra un liderazgo tecnológico en este sector. La inversión de la UE en I+D en el sector del automóvil asciende a 60 900 millones EUR anuales.

El sector del automóvil está experimentando una importante transformación estructural que incluye la evolución de las tecnologías limpias y digitales, en particular el paso de los motores de combustión interna a tecnologías de emisión cero y de baja emisión, así como vehículos cada vez más conectados. El objetivo debe ser capacitar al sector del automóvil para que mantenga y refuerce su liderazgo en las tecnologías del futuro, especialmente ante la competencia internacional.

La *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente*⁷ de la Comisión aborda los retos más amplios de la transición hacia una movilidad sin emisiones y establece una hoja de ruta para situar firmemente al transporte europeo en la senda adecuada para un futuro sostenible e inteligente.

5. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

6. COM(2020) 562 final.

7. C(2020) 789 final.

El Plan de Acción que acompaña a la Estrategia incluye políticas orientadas, entre otras cosas, a impulsar el uso de vehículos de emisión cero y las infraestructuras conexas. El cambio hacia vehículos de emisión cero evitará la contaminación y mejorará la salud de nuestros ciudadanos, lo que también apoya la *ambición de una contaminación cero* del Pacto Verde Europeo, tal como se establece en el Plan de Acción «Contaminación Cero»⁸.

Las *normas sobre emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros* son un factor clave para la reducción de las emisiones de CO₂ en el sector, tal y como se muestra en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030».

Los *objetivos generales* de la presente propuesta son contribuir a lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 y con ese fin, en consonancia con la Legislación europea sobre el clima, contribuir a lograr al menos un 55% de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a 1990.

La propuesta persigue *tres objetivos específicos*. El primero es contribuir a los objetivos climáticos para 2030 y 2050 reduciendo las emisiones de CO₂ procedentes de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.

Teniendo en cuenta que el efecto de las normas sobre emisiones de CO₂ en la reducción de las emisiones del parque de vehículos no es inmediato y, habida cuenta de la dinámica de renovación de los parques, es importante realizar intervenciones tempranas para garantizar la consecución del objetivo a largo plazo.

El segundo objetivo específico es ofrecer a *los consumidores y los ciudadanos* los beneficios de un mayor despliegue de vehículos de emisión cero. Los principales beneficios esperados no afectan solo a la mejora de la calidad del aire, en particular en las ciudades. Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ incitan a los fabricantes a aumentar la oferta de vehículos de emisión cero y, con ello, los consumidores pueden beneficiarse de modelos de vehículos de emisión cero más asequibles y de un ahorro energético significativo derivado del uso de estos vehículos, reduciéndose así el coste de propiedad total.

El tercer objetivo específico es estimular la *innovación en tecnologías de emisión cero*, reforzando así el *liderazgo tecnológico* de la cadena de valor del automóvil y fomentando el empleo en la UE. Aunque el sector del automóvil ha logrado desarrollar y fabricar tecnologías avanzadas de motores de combustión interna y comercializarlas en todo el mundo, debe canalizar cada vez más las inversiones en tecnologías de emisión cero. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. La propuesta es neutra con respecto a la tecnología e irá acompañada de medidas para impulsar los combustibles de emisión cero y la infraestructura de recarga.

Otros beneficios adicionales esperados son el aumento de *la eficiencia energética y la seguridad energética*.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un amplio paso en la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente relacionadas.

La presente propuesta legislativa sobre las normas sobre emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros complementa las demás propuestas presentadas en el paquete y mantiene la coherencia, en particular, con las medidas siguientes.

8. COM(2021) 400 final. Véase también en este contexto la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva (UE) 2016/2284 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

Al garantizar una reducción de las emisiones del transporte por carretera, las normas sobre emisiones de CO₂ apoyan a los Estados miembros sobre todo en el cumplimiento de sus objetivos en virtud del *Reglamento de reparto del esfuerzo (UE) 2018/842*⁹. Dado que incentivan la electrificación de los vehículos, contribuyen a los objetivos de eficiencia energética y, al ofrecer una vía complementaria para el uso de energías renovables, también al objetivo de las fuentes de energía renovables.

Existen claras complementariedades entre las normas sobre emisiones de CO₂ y el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. Las normas sobre emisiones de CO₂ abordan el suministro de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y de emisión cero, ya que establece requisitos para los fabricantes de vehículos con respecto a sus nuevos parques. La ampliación del comercio de derechos de emisión afecta al uso de combustible en todo el parque de vehículos. Podría aumentar tanto la demanda de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible como de vehículos de emisión cero, facilitando así el cumplimiento de los objetivos de eficiencia en materia de CO₂ de los fabricantes de vehículos.

Las normas sobre emisiones de CO₂ que permiten suministrar al mercado nuevos vehículos de emisión cero, son también una medida complementaria de la *Directiva (UE) 2018/2001 sobre fuentes de energía renovables*¹⁰ que descarbonizará la producción de electricidad utilizada en vehículos eléctricos e incentivará la utilización de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono para los vehículos de motor de combustión del parque.

También se producen sinergias importantes entre las normas sobre emisiones de CO₂ y un régimen reforzado de comercio de derechos de emisión (CDE)¹¹ y la Directiva sobre fuentes de energías renovables. El régimen de comercio de derechos de emisión y la Directiva sobre fuentes de energía renovables impulsarán la descarbonización de la generación de electricidad, de modo que los vehículos de emisión cero, incentivados por las normas sobre emisiones de CO₂, se alimenten progresivamente de fuentes de energía renovables, logrando así la descarbonización de todas las emisiones «del pozo a la rueda».

Por último, si bien las normas sobre emisiones de CO₂ garantizan el suministro de vehículos de emisión cero, la *Directiva 2014/94/UE sobre la infraestructura para los combustibles alternativos*¹², que incentiva la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje, es un instrumento complementario necesario para abordar las barreras del mercado a la implantación de la infraestructura. A su vez, esto también se ve fomentado por el Reglamento de reparto del esfuerzo, que también incentiva a los Estados miembros para que adopten medidas en sus sectores del transporte por carretera.

La combinación de fiscalidad de la energía, inversión en infraestructuras de recarga y repostaje, nueva tarificación del carbono y normas actualizadas de CO₂ conduce a un enfoque equilibrado y rentable para reducir las emisiones del transporte por carretera, abordando las barreras y fallos del mercado, así como ofreciendo a los inversores seguridad para invertir en tecnologías de emisión cero.

9. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013.

10. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

11. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo.

12. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Coherencia con otras políticas de la Unión

Las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» deben ser coherentes con todas las acciones y políticas de la UE y ayudar a que esta logre el objetivo más ambicioso para 2030 y una transición justa y con éxito hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

El paquete de medidas «Objetivo 55», el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas abordará la crisis económica y acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico. Las iniciativas del paquete también son coherentes con las políticas de la Unión en materia de economía limpia y circular, movilidad sostenible e inteligente y el Plan de Acción «Contaminación Cero». Si no se adoptan medidas ambiciosas para lograr un transporte por carretera sin emisiones, otros sectores de la economía tendrían que contribuir más a los objetivos globales de reducción de emisiones de la UE.

Como se anuncia en su Comunicación *«Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa»*¹³, la Comisión colaborará con los poderes públicos, las partes interesadas y los interlocutores sociales en un proceso de creación conjunta para identificar las vías de transición ecológica y digital que respaldarán la expansión de la fabricación de vehículos de emisión cero, la rápida implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la consiguiente capacitación y reciclaje profesional de los trabajadores.

Esta iniciativa también es coherente con la política de la UE en materia de investigación e innovación. El apoyo al desarrollo de tecnologías de emisión cero también estará previsto en el Programa Marco de Investigación e Innovación de la UE y, en particular, a través de las asociaciones de Horizonte Europa.

Además, para reforzar la coherencia entre las políticas, y como anunció en su Comunicación *«Legislar mejor: aunar fuerzas para mejorar la legislación»*¹⁴, la Comisión está mejorando sus directrices para legislar mejor con el fin de garantizar que todas sus iniciativas respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo», cumpliendo así las obligaciones establecidas en la Legislación europea sobre el clima.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático. Sobre la base del artículo 192 del TFUE, la Unión ya ha adoptado políticas para abordar las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros mediante el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011, que fueron derogados y sustituidos por el Reglamento (UE) 2019/631, en vigor desde el 1 de enero de 2020.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. La coordinación de la acción

13. COM(2021) 350 final.

14. COM(2021) 219 final.

por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la UE trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la UE posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de las emisiones para 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

A la luz del objetivo de reducción de las emisiones para 2030, y teniendo en cuenta el objetivo de neutralidad climática que debe alcanzarse de aquí a 2050, es necesario que la UE adopte medidas más firmes para garantizar una contribución suficientemente elevada del sector del transporte por carretera.

Aunque las iniciativas a nivel nacional, regional y local pueden crear sinergias, por sí solas no serán suficientes. La falta de una acción coordinada de la UE mediante el refuerzo de las normas sobre emisiones de CO₂ se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado debido a la diversidad de los regímenes nacionales, la diferencia en cuanto a los niveles de ambición y los parámetros de diseño. De forma aislada, cada Estado miembro también representaría un mercado demasiado pequeño para lograr el mismo nivel de resultados, por lo que es necesario un enfoque a escala de la UE para impulsar cambios en el sector y crear economías de escala.

Proporcionalidad

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental.

La Legislación europea sobre el clima del Parlamento y el Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y en el mercado interior de al menos un 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990 y la neutralidad climática para 2050. La presente propuesta abarca una proporción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero y evita la necesidad de una reducción más ambiciosa de las emisiones en otros sectores en los que la descarbonización es más difícil. Para ello, revisa las normas sobre emisiones de CO₂ vigentes para los automóviles y los vehículos comerciales ligeros.

Elección del instrumento

La propuesta prevé una modificación del Reglamento (UE) 2019/631 y un Reglamento es, por tanto, el único instrumento jurídico adecuado. Habida cuenta de que el Reglamento (UE) 2019/631 fue el resultado de una reciente refundición y que las modificaciones propuestas solo afectan a un número limitado de disposiciones, no se considera conveniente una nueva refundición o sustitución del Reglamento vigente.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Respecto de la mayoría de los elementos del Reglamento, las conclusiones del estudio de evaluación de 2015¹⁵, reflejadas en la evaluación de impacto de 2017¹⁶, siguen siendo válidas. Algunas nuevas obligaciones introducidas en el Reglamento (UE) 2019/631 no han sido evaluadas, ya que todavía no son aplicables o que aún

15. https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

16. SWD (2017) 650 final.

no se han aplicado plenamente. Esto afecta, en particular, a los nuevos objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030 y al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Sin embargo, es necesaria una revisión para adaptar el Reglamento a las ambiciones del Pacto Verde Europeo, a los objetivos reforzados de reducción de emisiones de la Legislación europea sobre el clima y a la reciente evolución del mercado. Estas modificaciones fueron objeto de una evaluación de impacto.

Consultas con las partes interesadas

Con el fin de recabar pruebas y garantizar una mayor transparencia, la Comisión organizó una consulta pública para cada propuesta, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presentan un resumen detallado y los resultados de la consulta pública.

Además, la evaluación inicial de impacto se publicó el 29 de octubre de 2020, durante cuatro semanas.

Más concretamente, a efectos de la presente propuesta, la Comisión recabó comentarios en particular de las siguientes partes interesadas:

- Estados miembros (autoridades nacionales y regionales)
- Fabricantes de vehículos
- Proveedores de componentes y materiales
- Proveedores de energía
- Compradores de vehículos (privados, empresas, empresas de gestión de flotas)
- Asociaciones de conductores
- ONG medioambientales, de transporte y de consumidores
- Interlocutores sociales

Además de la consulta pública y los comentarios sobre la evaluación inicial de impacto, también se recabaron comentarios a través de los siguientes medios:

- Reuniones con asociaciones industriales pertinentes en representación de los fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, y proveedores de energía.
- Reuniones bilaterales con autoridades de los Estados miembros, fabricantes de vehículos, proveedores, interlocutores sociales y ONG.
- Documentos de posición presentados por las partes interesadas o las autoridades de los Estados miembros.

A continuación se resumen las principales conclusiones:

La mayoría de los encuestados de la industria, las autoridades públicas y otras partes interesadas apoyaron el objetivo de «reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y las furgonetas para alcanzar el objetivo del 55% para 2030 y el objetivo de la neutralidad climática para 2050», mientras que los ciudadanos expresaron opiniones divergentes al respecto. El objetivo de «reforzar la competitividad, el liderazgo industrial, la innovación y el fomento del empleo en la cadena de valor del automóvil de la UE» y «reducir los costes totales de propiedad para los consumidores» recibió más apoyo.

En cuanto a los niveles objetivo, la consulta reflejó opiniones variadas sobre el futuro rigor de los objetivos. La industria mostró cierto apoyo a objetivos más estrictos a partir de 2030, las ONG a objetivos más estrictos a partir de 2025, y los poderes públicos un apoyo general a objetivos más estrictos, mientras que las opiniones de los ciudadanos fueron heterogéneas. Por lo que se refiere al calendario de los objetivos, la industria apoyó el establecimiento de objetivos cada cinco años, mientras que otras partes interesadas expresaron opiniones heterogéneas al respecto. El precio de los vehículos, la limitada autonomía de conducción y la disponibilidad de infraestructuras se consideraron barreras especialmente importantes a la aceptación en el mercado de los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Las respuestas fueron variadas en cuanto a la necesidad de un mecanismo de incentivos

y los tipos de vehículos que deben recibir apoyo. Respecto de la posible introducción de un mecanismo para la contabilización de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el cumplimiento de los objetivos de CO₂, la consulta reflejó opiniones variadas.

Obtención y utilización de asesoramiento especializado

Para la evaluación cuantitativa de los impactos económicos, sociales y ambientales, la evaluación de impacto se ha basado en una serie de escenarios desarrollados para el modelo PRIMES. Este análisis se complementó con la aplicación de otras herramientas de modelización, como GEM-E3 y E3ME y el modelo DIONE del JRC.

Los datos de seguimiento de las emisiones de GEI y otras características del parque de vehículos ligeros nuevos procedían de los datos anuales de seguimiento notificados por los Estados miembros y recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2019/631.

Se recopilaron datos complementarios a través de contratos de servicios encargados a contratistas externos.

Evaluación de impacto

Las evaluaciones de impacto para las diferentes iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55» se basan en supuestos de modelización integrados que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los agentes económicos, con el fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de la ambición climática para 2030 y 2050.

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta completa el análisis efectuado en la evaluación de impacto de 2020 como apoyo al Plan del Objetivo Climático para 2030¹⁷. Esto constituyó el fundamento analítico para establecer el objetivo de una reducción neta de las emisiones de GEI de al menos el 55% para 2030 con respecto a 1990 y el objetivo de neutralidad climática para 2050.

Por otra parte, la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta ha sido elaborada y desarrollada con arreglo a las orientaciones para legislar mejor aplicables y fue objeto de un dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario el 19 de abril de 2021.

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité. Se trata de las siguientes cuestiones:

- Aclaración de las razones para revisar el Reglamento (UE) 2019/631 vigente y la coherencia y proporcionalidad con respecto a otras iniciativas legislativas conexas.

- Una nueva demostración de la viabilidad del objetivo de reducción de alto nivel y una aclaración sobre las ventajas e inconvenientes de las tres opciones de objetivos.

- Información adicional facilitada sobre el impacto de las opciones preferidas en la competitividad, la innovación y una transición sectorial fluida.

- Incorporación de los puntos de vista de las partes interesadas en el análisis.

Opciones políticas

La evaluación de impacto ha analizado las opciones políticas agrupadas en tres temas, que deben abordar los problemas detectados y lograr los objetivos políticos.

1) Objetivos de emisiones de CO₂ para los turismos y furgonetas (niveles, calendario, modalidades).

Por lo que se refiere a los niveles objetivo, las opciones analizadas incluyen tres trayectorias hasta 2040, reflejando también que el objetivo es lograr una reducción de las emisiones del transporte por carretera del 90% de aquí a 2050, teniendo en cuenta que, por término medio, los turismos circulan entre diez y quince años.

Con el fin de contribuir al mayor nivel de ambición global para 2030 y al objetivo de neutralidad climática para 2050, la opción preferida es reforzar significa-

17. SWD(2020) 176 final.

tivamente los objetivos de CO₂ del parque de la UE tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros a partir de 2030. Esto proporcionará la dirección necesaria para acelerar el suministro al mercado de vehículos de emisión cero, aportará beneficios a los usuarios de los vehículos y estimulará la innovación y el liderazgo tecnológico, limitando al mismo tiempo el aumento de los costes para los fabricantes.

Por lo que se refiere al calendario para el endurecimiento de los objetivos, la opción preferida es mantener el enfoque regulador consistente en establecer objetivos decrecientes en etapas de cinco años, y no con mayor frecuencia, con el fin de ofrecer suficiente flexibilidad a los fabricantes para gestionar esta transición. Por tanto, para tener en cuenta los ciclos de desarrollo en el sector del automóvil, conviene mantener los niveles objetivo fijados para 2025.

Los posibles ingresos procedentes de primas por exceso de emisiones seguirían formando parte del presupuesto general de la UE. Las demás opciones consideradas aumentarían significativamente la carga administrativa y no beneficiarían de forma directa al sector del automóvil en su transición.

La posibilidad de que a los pequeños fabricantes, tanto de la UE como de fuera de ella (es decir, los responsables de entre 1 000 y 10 000 nuevas matriculaciones de turismos o de entre 1 000 y 22 000 nuevas matriculaciones de furgonetas en un año natural) se les conceda un objetivo de excepción se eliminaría a partir de 2030, lo cual mejoraría la eficacia y la coherencia de la legislación. La elección de la fecha permite que los fabricantes afectados dispongan de tiempo para programar y adaptarse a los nuevos requisitos reglamentarios y es coherente con la fecha de aplicación de los objetivos reforzados. Los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones de vehículos nuevos por año natural siguen estando exentos.

2) Incentivos específicos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión.

Se consideraron diferentes opciones en lo que respecta al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZLEV), tanto en lo que se refiere al tipo de mecanismo como al tipo de vehículos que debe abarcar. La opción preferida es suprimir a partir de 2030 el sistema de incentivos para los ZLEV, tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros, ya que la aceptación por el mercado de estos vehículos se verá impulsada por los objetivos más estrictos de CO₂ aplicables a partir de esa fecha, lo cual requerirá que los fabricantes desplieguen un número significativamente mayor de vehículos de emisión cero. Esto también simplificaría la legislación y evitaría el riesgo de socavar su eficacia.

3) Un mecanismo para tener en cuenta la posible contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono a los efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos.

A este respecto, se consideraron dos opciones: un factor de corrección del carbono o un régimen de créditos. Sin embargo, la opción preferida es no incluir un mecanismo de contabilización de este tipo, ya que esto diluiría las responsabilidades de los distintos agentes para alcanzar los objetivos, socavaría la eficacia y la eficiencia de la legislación y aumentaría la carga administrativa y la complejidad. El fomento del uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono se llevará a cabo mediante la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el régimen de comercio de derechos de emisión y la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

Adecuación regulatoria y simplificación

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

Con respecto al Reglamento actual, no se espera que la propuesta aumente los costes administrativos derivados de la legislación. Además, no aumenta la complejidad del marco jurídico.

Se propone la supresión de dos de las disposiciones vigentes a partir de 2030, a saber, el mecanismo de incentivos de «bonificación» para los ZLEV y la excepción por «pequeño volumen», lo cual debería contribuir a la simplificación de la legislación. Al mismo tiempo, el marco reglamentario seguirá ofreciendo flexibilidad con el fin de reducir los costes de conformidad de los fabricantes.

No se proponen cambios en el régimen de supervisión del cumplimiento ni en el nivel de la prima por exceso de emisiones. Por tanto, la propuesta no aumentará los costes administrativos de los fabricantes y de las autoridades nacionales competentes ni los costes de ejecución para la Comisión.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea¹⁸. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en su artículo 37.

4. Repercusiones presupuestarias

La recopilación, la notificación y el tratamiento de diferentes conjuntos de datos son elementos esenciales para la aplicación y el cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ que se amplían más o ajustan en la presente propuesta. Estos conjuntos incluyen datos para fines de cumplimiento de los objetivos, para la verificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación y para evaluar la representatividad del procedimiento de homologación de tipo en comparación con las emisiones reales de CO₂. Habida cuenta de los importantes efectos jurídicos vinculados a estos conjuntos de datos, es necesario realizar esfuerzos considerables para garantizar su exactitud y fiabilidad, para lo cual se necesitarían más recursos en la Comisión. En la ficha de financiación figura un desglose detallado de las repercusiones presupuestarias.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Existe un sistema bien establecido para supervisar la aplicación del Reglamento (UE) 2019/631. Los Estados miembros comunican anualmente a la Comisión las emisiones de CO₂ y la masa de todos los turismos y furgonetas de nueva matriculación. Los fabricantes tienen la posibilidad de notificar a la Comisión errores en estos datos provisionales. Además, a partir de 2022, los fabricantes y las autoridades competentes de los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos sobre el consumo real de combustible y energía de los turismos y furgonetas.

La Comisión, con el apoyo de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publica anualmente los datos de seguimiento del año natural anterior, entre ellos el rendimiento específico del fabricante respecto de los objetivos de CO₂. La legislación seguirá basándose en este marco de seguimiento y cumplimiento bien establecido. A partir de 2022, la Comisión publicará, también con el apoyo de la AEMA, una comparación entre la homologación de tipo y los datos reales de las emisiones de CO₂.

18. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1, apartado 1: Modificación del artículo 1 - Objeto y objetivos

En el artículo 1, apartado 5, se revisan los objetivos de CO₂ a escala del parque de la UE para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, aplicables a partir de 2030. Se añade un nuevo apartado 5 *bis* en el que se establecen los objetivos a escala del parque de la UE aplicables a partir de 2035.

Para tener en cuenta el cambio en el procedimiento de ensayo de homologación de tipo, es decir, del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) al procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*), los objetivos a escala del parque de la UE se expresan en forma de reducciones porcentuales con respecto al punto de partida de 2021. Este punto de partida se determina sobre la base de la media de los objetivos de emisiones específicas para 2021, en los que para evitar un aumento indebido del nivel del punto de partida, los valores de emisión utilizados como entrada para el cálculo son los valores medidos durante el WLTP, en lugar de los valores de emisión declarados por los fabricantes. La Comisión publicará el punto de partida de 2021 a más tardar el 31 de octubre de 2022.

A partir de 2030, se suprime el incentivo a los vehículos de emisión cero y de baja emisión establecido en el apartado 7. A tal efecto, también será necesario un ajuste de la fecha del apartado 6.

Artículo 1, apartado 2: Modificación del artículo 2 - Ámbito de aplicación

Se modifica el artículo 2, apartado 1, para sustituir las referencias a la Directiva 2007/46/CE¹⁹ (Directiva marco de homologación de tipo), que fue derogada a partir del 1 de septiembre de 2020, por referencias al Reglamento (UE) 2018/858²⁰, que se aplica desde esa fecha.

Debido al cambio de estructura entre la Directiva derogada y el nuevo Reglamento, las modificaciones son necesarias para garantizar la precisión de las referencias jurídicas.

Artículo 1, apartado 3: Modificación del artículo 3 - Definiciones

En el artículo 3, apartado 1, la enmienda adapta las definiciones a las de la legislación sobre homologación de tipo y suprime la definición de huella y carga útil, ya que dichos términos ya no son pertinentes para la aplicación del Reglamento.

Artículo 1, apartado 4: Modificación del artículo 4 - Objetivos de emisiones específicas

En el artículo 4, apartado 1, se añade un párrafo en el que se introduce una salvaguardia para evitar que, en determinadas condiciones, el cálculo de los objetivos de emisiones específicas del fabricante dé lugar a un objetivo negativo. Cuando se produzca dicha situación, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO₂/km.

Artículo 1, apartado 5: Modificación del artículo 7 - Seguimiento y notificación de las emisiones medias

Se inserta un nuevo apartado 6 *bis* que ofrece a la Comisión, en el marco de la verificación de los datos provisionales de seguimiento, la posibilidad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo y a los fabricantes que emitan una declaración de corrección en los casos en que la documentación de homologación de tipo o el certificado de conformidad no se puedan corregir con arreglo a la legislación

19. Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

20. Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.

sobre homologación de tipo, por ejemplo cuando los datos incorrectos se refieran a una homologación de tipo que ya no tienen validez.

Se suprime el apartado 11, que prevé la notificación de los datos relativos a los vehículos de la categoría M² y N², ya que esas categorías de vehículos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956²¹ sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

Artículo 1, apartado 6: Modificación del artículo 10 - Excepciones para algunos fabricantes

En el artículo 10, apartado 2, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos nuevos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas queda suprimida a partir de 2030. Los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones de vehículos nuevos por año natural siguen estando exentos.

Artículo 1, apartado 7: Modificación del artículo 13 - Verificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación

En el artículo 13, apartado 3, se añade una disposición que ofrece a la Comisión la posibilidad de solicitar a una autoridad de homologación de tipo que emita una declaración de corrección en caso de que no puedan introducirse correcciones en la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad con arreglo a la legislación pertinente en materia de homologación de tipo, por ejemplo, debido a que su validez ha expirado.

Artículo 1, apartado 8: Modificación del artículo 14 - Ajuste de los valores M₀ y T_{M0}

En el artículo 14, apartado 2, se corrige la base jurídica para introducir una modificación del anexo I, que es coherente con la práctica actual, sustituyendo la redacción actual que hace referencia a un Reglamento que completa el Reglamento (UE) 2019/631.

Artículo 1, apartado 9: Nuevo artículo 14 bis – Informe de situación

Se añade un nuevo artículo 14 bis para establecer la obligación de la Comisión de informar sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones y evaluar la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar la transición.

Artículo 1, apartado 10: Modificación del artículo 15 –Revisión y presentación de informes

En el artículo 15, apartado 1, se prevé una revisión del Reglamento (UE) 2019/631 para 2026, mientras que se suprimen los apartados 2 a 5, en los que se enumeraban una serie de elementos que deben tenerse en cuenta para la revisión actual.

Se añade un nuevo apartado 9 con el fin de proporcionar una base jurídica para modificar las fórmulas de cálculo del objetivo de emisiones específicas que figuran en el anexo I, parte B, cuando sea necesario para tener en cuenta el procedimiento específico aplicable a los vehículos comerciales ligeros que se homologan en varias fases. E decir, se refiere al procedimiento aplicable cuando más de un fabricante interviene en la fabricación de un vehículo y la responsabilidad por las emisiones de CO₂ del vehículo completado se atribuye al fabricante del vehículo de base. Con el fin de proporcionar a dicho fabricante seguridad en la planificación, se aplica un procedimiento específico para determinar las emisiones de CO₂ y la masa de dichos vehículos comerciales ligeros multifásicos. La Comisión está facultada para determinar el procedimiento para los vehículos multifásicos y, en caso de revisión

21. Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

de dicho procedimiento, también puede tener que ajustar las fórmulas de cálculo del objetivo de emisiones específicas.

Artículo 1, apartado 11: Modificación del artículo 17 - Ejercicio de la delegación

Se añade una referencia al nuevo artículo 15, apartado 9, en el artículo 17, apartados 2, 3 y 6.

Artículo 1, apartado 12: Modificaciones del anexo I

Se modifica la parte A del anexo I, relativa a los turismos, con el fin de reflejar las modificaciones del artículo 1. Esto incluye ajustar las fórmulas para calcular los objetivos a escala del parque de la UE para 2030 y establecer las fórmulas para 2035, así como los objetivos anuales de emisiones específicas para cada fabricante, y suprimir la aplicación del factor de emisión cero y de baja emisión (ZLEV) a partir de 2030.

La parte B del anexo I, relativa a los vehículos comerciales ligeros, se modifica de forma similar a la parte A, con el ajuste adicional de las fórmulas para determinar los valores de la pendiente necesarios para calcular los objetivos anuales de emisiones específicas. Este ajuste se realiza para garantizar un reparto equitativo de la carga de la reducción entre los fabricantes de vehículos comerciales ligeros más ligeros y los que fabrican vehículos más pesados dentro de esa categoría.

2021/0197 (COD)

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 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019²⁴. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

22. DO C , , p. .

23. DO C , , p. .

24. Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, de 11 de diciembre de 2019.

(3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(4) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.

(5) En el Reglamento (UE)[--] del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990.

(6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones.

(7) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero.

(8) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55% para 2030 con respecto a 1990, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050. Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil.

(9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire y ahorro energético, así como garantizar el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO₂ son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. En la actualidad, los ve-

25. Reglamento (UE) [.../...] de [...] 2021 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»), [DO L, .../...].

26. Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

hículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, y las innovaciones tecnológicas continúan. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición.

(10) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO₂ tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período de 2030 en adelante. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la penetración de los vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión y estimular la innovación en tecnologías de emisión cero de una manera rentable.

(11) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO₂ revisadas deben ir acompañados de una estrategia europea para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades. En su caso, debe considerarse la posibilidad de prestar apoyo financiero a escala de la UE y de los Estados miembros para atraer inversión privada, en particular a través del Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo de Innovación, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual, y el Instrumento de Recuperación de la UE, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales. Las normas revisadas sobre ayudas estatales en materia de medio ambiente y energía permitirán que los Estados miembros apoyen a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto del nuevo modelo de industria.

(12) El nuevo modelo de industria para Europa actualizado²⁷ prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En este contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. También deben abordarse medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada dos años en el marco de un informe de situación que debe presentar la Comisión, en el que se examinen, entre otras cosas, los avances en el despliegue de vehículos de emisión cero, la evolución de sus precios, la utilización de combustibles alternativos y la implantación de infraestructuras, tal como establece el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, el potencial de las tecnologías innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades. El informe de situación se basará también en los informes de situación bienales presentados por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo los resultados del diálogo social. Prosiguen las in-

27. Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM (2021) 350 final de 5 de mayo de 2021].

novaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.

(13) Estos objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.

(14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, por lo que conviene mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.

(15) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE a partir de 2030, los fabricantes deberán poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión («ZLEV») dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. El mecanismo de incentivos para los ZLEV se suprime a partir de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los ZLEV seguirá apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50g de CO₂/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pilas de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. Después de esa fecha, los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque que los fabricantes de vehículos deben cumplir.

(16) La aplicación de las normas sobre emisiones de CO₂ está muy vinculada a la de la legislación sobre homologación de tipo. Tras la derogación y sustitución de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹ el 1 de septiembre de 2020 por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, es conveniente, a fin de garantizar la coherencia continua entre ambos conjuntos de instrumentos, seguir adaptando las definiciones y actualizar las referencias del Reglamento (UE) 2019/631 a la legislación marco de homologación de tipo.

(17) El esfuerzo de reducción de las emisiones necesario para alcanzar los objetivos a escala del parque de la UE se distribuye entre los fabricantes utilizando una curva de valores límite basada en la masa media del parque de vehículos nuevos de la UE y del parque de vehículos nuevos del fabricante. Aunque es conveniente mantener este mecanismo, es necesario evitar que, con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE, el objetivo de emisiones específicas para un fabricante se convierta en negativo. Por ello, es necesario aclarar que, cuando se produzca tal resultado, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0g de CO₂/km.

(18) Con el fin de garantizar una distribución equitativa del esfuerzo de reducción, las dos curvas de valores límite para los vehículos comerciales más ligeros y más pesados deben ajustarse para reflejar los objetivos reforzados de reducción de CO₂.

(19) Los valores utilizados para calcular los objetivos de emisiones específicas y las emisiones específicas medias de un fabricante se basan en los datos registrados en la documentación de homologación de tipo y en los certificados de conformidad

28. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

29. Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

30. Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

de los vehículos en cuestión. La corrección de los datos utilizados a estos efectos es esencial para garantizar la eficacia de las normas sobre emisiones CO₂. No obstante, si se detectan errores en los datos puede que, sobre la base de la legislación sobre homologación de tipo, no sea posible corregir la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad ya expedidos si los datos se refieren a homologaciones de tipo que hayan dejado de ser válidas. En tales situaciones, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo pertinentes o, en su caso, a los fabricantes, que emitan una declaración de corrección sobre cuya base puedan corregirse los valores utilizados para determinar el comportamiento de los fabricantes en el cumplimiento de sus objetivos.

(20) La notificación de los datos de los vehículos de las categorías M² (autobuses) y N₂ (camiones de tamaño mediano) entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ y, por tanto, es adecuado suprimir este requisito del Reglamento (UE) 2019/631.

(21) Habida cuenta del aumento de los objetivos globales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año natural. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir de 2030.

(22) A fin de garantizar la claridad jurídica y la coherencia con la práctica actual, conviene aclarar que los ajustes de los valores M0 y TM0 deben realizarse mediante modificaciones del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en lugar de establecer un acto que complemente dicho Reglamento.

(23) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en 2026. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos considerados en los informes bienales.

(24) La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o a un programa pertinente se ha evaluado de conformidad con el artículo 15, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/631, con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al sector del automóvil en su transición. Por consiguiente, los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/631.

(25) Con el fin de garantizar que el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para los fabricantes responsables de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros multifásicos pueda ajustarse para tener en cuenta los cambios en el procedimiento para determinar las emisiones de CO₂ y la masa de dichos vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación, en su caso, de las fórmulas de cálculo establecidas en el anexo 1, parte B, del Reglamento (UE) 2019/631. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que dichas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en

31. Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(26) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia. Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/631 queda modificado como sigue:

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) el apartado 5 se modifica como sigue:

i) en la letra a), la cifra «37,5%» se sustituye por «55%»;

ii) en la letra b), la cifra «31%» se sustituye por «50%»;

b) se inserta el apartado 5 *bis* siguiente:

«5 *bis*. A partir del 1 de enero de 2035, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la Unión:

a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100% del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.3;

b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100% del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.3.

(c) en el apartado 6, los términos «a partir del 1 de enero de 2025,» se sustituyen por «del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029,»;

(d) se suprime el apartado 7.

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

a) en la letra a), la referencia al «anexo II de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por «artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) la categoría N1, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858 y que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 (“vehículos comerciales ligeros”), que se matriculan por primera vez en la Unión y que no han sido matriculados previamente fuera de la Unión (“vehículos comerciales ligeros nuevos”); en el caso de los vehículos de emisión cero de categoría N con una masa de referencia superior a 2 610 kg o a 2 840 kg, según el caso, a partir del 1 de enero de 2025 se los considerará, a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 y el Reglamento (CE) n.º 715/2007, vehículos comerciales ligeros a los que se aplica el presente Reglamento si el exceso de la masa de referencia es únicamente atribuible a la masa del sistema de almacenamiento de energía»;

b) en el apartado 3, la referencia al «anexo II, parte A, punto 5, de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por una referencia al «anexo I, parte A, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858».

3) En el artículo 3, el apartado 1 se modifica como sigue:

(a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Serán asimismo de aplicación las definiciones siguientes:»;

(b) se suprimen las letras b) a g) y las letras i) y n).

4) En el artículo 4, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de la letra c), cuando el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o el anexo I, parte B, punto 6.3, sea negativo, el objetivo de emisiones específicas será de 0 g/km.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) Se inserta el apartado 6 *bis* siguiente:

«6 *bis*. Si la Comisión considera que los datos provisionales presentados por los Estados miembros con arreglo al apartado 2, o los datos notificados por los fabricantes con arreglo al apartado 5, se basan en datos incorrectos de la documentación de homologación de tipo o de los certificados de conformidad, informará de ello a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante, y pedirá a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante que emita una declaración de corrección especificando los datos corregidos. La declaración de corrección se transmitirá a la Comisión y los datos corregidos se utilizarán para modificar los cálculos provisionales con arreglo al apartado 4.»;

b) se suprime el apartado 11.

6) En el artículo 10, apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año natural 2029 inclusive.».

7) En el artículo 13, apartado 3, se añade la segunda frase siguiente:

«Cuando los datos de la documentación de homologación de tipo no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, la autoridad de homologación de tipo responsable emitirá una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmitirá a la Comisión y a las partes interesadas.».

8) En el artículo 14, apartado 2, los términos «por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de las medidas a que se refiere el» se sustituyen por los términos «por los que se modifique el anexo I con arreglo a lo dispuesto en»;

9) Se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 *bis*. Informe de situación

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada dos años, la Comisión informará sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar la transición, en particular mediante recursos financieros.

En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050. Esto incluye el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión, los avances en la consecución de los objetivos para la implantación de infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, la posible contribución de las tecnologías de innovación y los combustibles alternativos sostenibles para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, el impacto en los consumidores, los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones.».

10) El artículo 15 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En 2028, la Comisión examinará la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes bienales y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicho examen.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.»;

b) se suprimen los apartados 2 a 5;

c) se añade el apartado 9 siguiente:

«9. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17, con el fin de modificar las fórmulas establecidas en el anexo I, parte B, cuando dichas modificaciones sean necesarias para tener en cuenta el procedimiento aplicable a los vehículos N1 multifásicos establecido en el anexo III, parte A.».

11) El artículo 17 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

b) en el apartado 3, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

c) en el apartado 6, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

12) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell per la qual en modifica la Decisió (UE) 2015/1814 pel que fa a la quantitat de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle que s'han d'incorporar a la reserva d'estabilitat en el marc del règim de comerç de drets d'emissió de la Unió fins al 2030

295-00033/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.09.2021
Reg. 15337 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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 [COM(2021) 571 final] [2021/0202 (COD)] [SWD(2021) 552 final]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dicta-

men motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 571 final/2, 2021/0202 (COD)

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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 {SWD(2021) 552 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación El Pacto Verde Europeo*¹ puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sin aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de Covid-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo, y el bienestar de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En consonancia con las conclusiones científicas del informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), es necesario alcanzar una huella neta de carbono igual a cero a escala mundial en torno a 2050 y la neutralidad de todos los demás gases de efecto invernadero lo antes posible en el transcurso del siglo. Este desafío urgente exige que la UE intensifique sus medidas y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática de aquí a 2050. Este objetivo se establece en la Comunicación «*Un planeta limpio para todos*» La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra².

La Comunicación de la Comisión «*Intensificar la ambición climática para 2030*»³ (el «Plan del Objetivo Climático para 2030»), de septiembre de 2020, basada en la estrategia del Pacto Verde Europeo, propuso fijar objetivos más ambiciosos para la UE y presentar un plan integral para incrementar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 a fin de lograr, de forma responsable, una reducción neta de las emisiones de al menos el 55%. Fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y a los inver-

1. COM(2019)640 final.

2. COM(2018) 773 final.

3. COM (2020) 562 final.

sores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030 y presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto medioambiental, económico y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los márgenes de flexibilidad actuales».

A tal fin, la *Legislación Europea sobre el Clima*⁵, según acuerdo con los colegisladores, hará que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y elevará el nivel de ambición de 2030 al establecer un objetivo para dicho año de al menos un 55% de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990.

Con el fin de seguir el camino propuesto en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación sobre clima y energía actualmente en vigor, que únicamente prevé la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para 2030 y en un 60% para 2050. El presente paquete legislativo «Objetivo 55», tal como se anunció en el Plan del Objetivo Climático para 2030, es el componente más completo de los esfuerzos por alcanzar el ambicioso nuevo objetivo climático para 2030, y todos los sectores y políticas económicas tendrán que aportar su contribución.

Como parte de este paquete, la Comisión debe aumentar la contribución medioambiental del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) mediante la modificación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ (Directiva RCDE UE) de forma proporcional al objetivo global. Asimismo, se requieren inversiones a corto plazo sin precedentes para superar los efectos negativos de la crisis de la Covid-19 en el empleo, los ingresos y las empresas, incluidos los sectores cubiertos por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE).

A fin de abordar el desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado y de mejorar la resiliencia del RCDE UE frente a perturbaciones importantes, la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ (la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado) estableció una reserva de estabilidad del mercado (REM) en 2018. La Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado se aplica desde 2019.

La reserva funciona activando ajustes de los volúmenes anuales de subasta. A fin de garantizar un grado máximo de previsibilidad, la Decisión (UE) 2015/1814 (la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado), estableció normas claras para incorporar derechos de emisión a la reserva, así como para retirarlos de ella.

4. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 (EUCO 22/20) CO EUR 17 CONCL 8.

5. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

6. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

7. Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, 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 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

Estas normas fueron modificadas por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸. La Directiva (UE) 2018/410 duplicó hasta 2023 la tasa de incorporación (el porcentaje de la cantidad total de derechos de emisión en circulación que se incorpora a la reserva) del 12% al 24%, y la cantidad mínima que debe depositarse en la reserva de 100 a 200 millones de derechos de emisión.

Cabe señalar que la cantidad mínima de derechos de emisión que debe depositarse en la reserva determina de forma indirecta la cantidad total de derechos de emisión en circulación mínima necesaria para dar lugar a una aportación de derechos de emisión a la reserva (es decir, el umbral superior de la reserva). La cantidad total de derechos de emisión en circulación debe ser como mínimo de 833 millones, de manera que el 12% de esa cantidad implica la incorporación de al menos 100 millones de derechos de emisión a la reserva. Esta cantidad mínima se duplicó al igual que el porcentaje de incorporación, de manera que no se modificara el umbral superior de la reserva (el 24% de 833, es decir 200).

Los cambios en el RCDE UE destinados a fijar objetivos más ambiciosos para 2030, así como el efecto de factores externos como la Covid-19 o medidas nacionales como la eliminación gradual del carbón, implican que las normas básicas de la REM deben seguir siendo adecuadas para hacer frente a los desequilibrios estructurales entre la oferta y la demanda a lo largo de la década. Asimismo, el artículo 3 de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado encomienda a la Comisión la revisión del funcionamiento de la reserva antes de transcurridos los primeros tres años de funcionamiento, sobre la base de un análisis del funcionamiento ordenado del mercado europeo del carbono. La revisión debe prestar especial atención a los parámetros numéricos clave de la REM y a la norma de invalidación⁹, y analizar el efecto de la reserva en el crecimiento, el empleo, la competitividad industrial de la Unión y el riesgo de fuga de carbono.

El análisis realizado en la evaluación de impacto, en el contexto de la revisión, muestra que la REM debe adaptarse a las nuevas condiciones políticas y de mercado, así como a las perturbaciones. Concluye también que la REM debe incluir la oferta y la demanda de la aviación. Otro punto que surge del análisis es que la incorporación es susceptible de provocar un efecto umbral, que debería corregirse¹⁰.

La revisión de estos elementos debe considerarse junto con los efectos para la estabilidad del mercado de intensificar la ambición del RCDE UE. En consecuencia, se está llevando a cabo como parte de la propuesta de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva RCDE UE y la Decisión REM a fin de reforzar el RCDE UE¹¹.

Con arreglo al artículo 1, apartado 5, de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado, la tasa de incorporación vuelve a situarse en el 12% después de 2023. Si los parámetros de la REM no se ajustan de forma adecuada y oportuna, se corre el riesgo de que se produzca un aumento perjudicial del excedente. Por ello, la continuación de los parámetros actuales de la REM, establecidos de acuerdo con la Directiva (UE) 2018/410 (tasa de incorporación del 24% y cantidad mínima que

8. Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

9. La norma de invalidación se establece en el artículo 1, apartado 5 *bis* de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado. Establece que, a partir de 2023, los derechos mantenidos en la reserva que superen el número total de derechos de emisión subastados durante el año anterior dejarán de ser válidos.

10. Como ilustración de dicho efecto umbral cabe señalar que, si el total de derechos de emisión en circulación es de 834 millones de derechos de emisión, ligeramente por encima del umbral superior de 833 millones, entonces, de conformidad con las normas de la REM, el 24% del total de derechos de emisión en circulación se incorpora a la REM. Sin embargo, si el total de derechos de emisión en circulación está justo por debajo del umbral, a 832 millones de derechos de emisión, entonces no se incorpora nada a la REM.

11. Directiva (UE) 2021/... de ... del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se 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, y 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 (DO L [...], [...], p. [...]).

debe incorporarse a la reserva de 200 millones de derechos de emisión), debería adoptarse independientemente de la revisión general del RCDE UE como parte del paquete «Objetivo 55» a fin de garantizar la previsibilidad del mercado.

En consecuencia, la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado debe modificarse para incluir este ajuste esencial a fin de mantener un RCDE UE que funcione correctamente y sea ambicioso.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política

La REM es un instrumento para la estabilidad del mercado creado por el RCDE UE. Como tal, la coherencia de la REM con otras políticas de la Unión se garantiza principalmente a través de la coherencia del RCDE UE con otras políticas de la Unión. Dado que la actual propuesta solo implica cambios en las características de diseño de la REM, no afecta directamente a otras políticas de la Unión.

La coherencia con otras políticas de la Unión está garantizada mediante la coherencia de la evaluación de impacto para el RCDE y la revisión de la REM con el resto del paquete de medidas sobre clima y energía del «Objetivo 55», en particular, las evaluaciones de impacto relacionadas con el RRE; el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS); las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas; la Directiva sobre las fuentes de energía renovables (RED II); la Directiva de eficiencia energética (DEE); y, en una fase posterior, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios. La reserva de estabilidad del mercado capta los cambios en la demanda debidos a estas políticas complementarias.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El fundamento jurídico de esta propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El derecho de la UE a actuar emana del hecho de que el RCDE UE funciona como un sistema a escala de la Unión de forma totalmente armonizada. La Directiva RCDE UE es un instrumento político de la UE introducido en 2003.

El cambio climático es un problema transfronterizo y las medidas internacionales y de la UE pueden complementar y reforzar eficazmente las medidas que se adopten a escala nacional, regional y local. El aumento del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 afectará a muchos sectores de toda la economía de la UE y, por lo tanto, es indispensable una acción coordinada a escala de la UE. Además, tiene muchas más posibilidades de liderar la transformación necesaria y actuar como un potente motor para un cambio rentable y una convergencia al alza.

Por tanto, los objetivos de la Directiva RCDE UE no pueden alcanzarse de manera suficiente si los Estados miembros actúan unilateralmente, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión. Por extensión, dado que la REM es un instrumento para la estabilidad del mercado establecido por la Directiva RCDE UE, su objetivo tampoco puede alcanzarse de manera suficiente mediante la actuación unilateral de los Estados miembros. Se trata de un instrumento político de la UE adoptado en 2015. De conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TFUE, los objetivos de la propuesta de modificación de este instrumento solo pueden alcanzarse a través de una propuesta de la Comisión a escala de la UE.

Proporcionalidad

Como se expone en la sección 7 de la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE para 2030 de manera rentable y garantiza, al mismo tiempo, el correcto funcionamiento del mercado interior.

Elección del instrumento

Una Decisión es el instrumento adecuado para modificar la Decisión por la que se establece la REM.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

No se realizó ninguna evaluación *ex post* ni control de adecuación en relación con estas propuestas debido a la fase inicial de aplicación de la legislación vigente y, por consiguiente, a la escasa disponibilidad de datos.

Consultas con las partes interesadas

La consulta general sobre la revisión del RCDE UE recabó las opiniones de las partes interesadas sobre la revisión de la REM.

En primer lugar, la Comisión invitó a enviar observaciones sobre una evaluación inicial de impacto, en la que se describían las consideraciones iniciales y las opciones políticas de la revisión. La evaluación inicial de impacto estuvo abierta a comentarios entre el 29 de octubre de 2020 y el 26 de noviembre de 2020 y recibió unas 250 contribuciones¹². A continuación, la Comisión organizó una consulta pública en línea con un cuestionario. La consulta permaneció abierta durante doce semanas, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021, y recibió casi 500 respuestas¹³. La Comisión encargó también al contratista, Vivid Economics, que organizara dos talleres de expertos¹⁴ sobre la revisión de la REM.

La REM cuenta con un amplio apoyo en todos los grupos de partes interesadas, sin embargo, no hay consenso sobre los cambios necesarios en sus parámetros, en particular sus umbrales y su tasa de incorporación. La sociedad civil manifestó un apoyo relativamente mayor al fortalecimiento de los parámetros de la REM que el sector privado. La propuesta de continuar con una tasa de incorporación del 24% y una cantidad mínima que debe incorporarse a la reserva de 200 millones de derechos de emisión a partir de 2023 y hasta el final de la fase IV del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE en 2030, logra un equilibrio razonable, que refleja también que la REM con sus parámetros actuales ha funcionado bien en el pasado.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La presente Propuesta se basa en las pruebas recopiladas en el contexto de la evaluación de impacto¹⁵ que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030. Utiliza la hipótesis de referencia actualizada de la UE¹⁶ que incluye los efectos de

12. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Cambio-climatico-actualizacion-del-regimen-de-comercio-de-derechos-de-emision-RCDE-de-la-UE_es.

13. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_es.

14. https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en, https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

15. En particular: Vivid Economics, (2021) – «Review of the EU ETS' Market Stability Reserve» (Revisión de la reserva de estabilidad del mercado del RCDE UE), informe elaborado para la DG CLIMA.

16. Proyecciones basadas en modelos de las tendencias de la energía, el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050, construidas sobre un conjunto coherente de supuestos en toda la UE, los Estados miembros y las políticas de la UE, y las características específicas de cada Estado miembro, y basadas, asimismo, en la consulta a los expertos de los Estados miembros.

la Covid-19, e hipótesis actualizadas sobre políticas, basadas en las hipótesis elaboradas para el Plan del Objetivo Climático para 2030.

Además, la Comisión se basa en el creciente número de revisiones *inter pares* de investigaciones empíricas sobre el RCDE UE y recurre a varios contratos de asistencia. Entre los contratos de asistencia, Vivid Economics realizó un estudio para respaldar a la Comisión en la revisión de la REM¹⁷. En el contexto del estudio, Vivid Economics organizó dos talleres de expertos con la participación de analistas, expertos en el mercado y partes interesadas. Este estudio respaldó el mantenimiento de la actual tasa de incorporación después de 2023.

Evaluación de impacto

La propuesta va acompañada de una evaluación de impacto, que se desarrolla a partir de las conclusiones de la evaluación de impacto global del Plan del Objetivo Climático para 2030¹⁸. Se basa en hipótesis de modelización integradas que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los agentes económicos, con el fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de la ambición climática para 2030 y 2050. También se publicarán un resumen y el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario. Con respecto a la presente propuesta, la evaluación de impacto mostró que, a fin de mantener el buen funcionamiento del RCDE UE, no debería permitirse que la tasa de incorporación volviera al 12% después de 2023, sino que debería mantenerse en el 24% hasta que pueda realizarse la revisión completa.

Adecuación regulatoria y simplificación

La presente Propuesta no supondrá una carga administrativa directa para las empresas tal y como lo aplica la Comisión.

En consonancia con el compromiso «Legislar mejor» de la Comisión, la propuesta ha sido elaborada de manera integradora, basándose en la total transparencia y el compromiso continuo con las partes interesadas, escuchando las observaciones externas y teniendo en cuenta el control externo para garantizar que la propuesta logra el equilibrio correcto (véase también la sección sobre obtención y utilización de asesoramiento técnico).

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea¹⁹. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta²⁰.

4. Repercusiones presupuestarias

El RCDE UE genera ingresos considerables para los presupuestos de los Estados miembros. La mayor parte de los ingresos procedentes de las subastas van destinados a los Estados miembros. La Propuesta afecta a los presupuestos y a las administraciones nacionales sobre todo debido a este vínculo. El mantenimiento de la actual tasa de incorporación reducirá los volúmenes de subasta de los Estados miembros. No obstante, se espera que eso se vea compensado por el efecto en el precio de la reducción del excedente de derechos de emisión en el mercado debido a los objetivos más ambiciosos del RCDE UE y por el aumento propuesto del ámbito de aplicación de la Directiva RCDE UE para incluir el transporte marítimo, el transporte por carretera y los edificios. La Comisión presentará los ajustes del marco presupuestario

17. Vivid Economics, (2021) – «Review of the EU ETS' Market Stability Reserve» (Revisión de la reserva de estabilidad del mercado del RCDE UE), informe elaborado para la DG CLIMA.

18. SWD(2020) 176.

19. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

20. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

de la UE necesarios en el marco del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual.

Las opciones de desarrollo y contratación de TI se llevarán a cabo de conformidad con la Comunicación sobre las directrices de financiación de la tecnología de la información y de la ciberseguridad, de 10 de septiembre de 2020²¹.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

La Comisión seguirá supervisando y evaluando el funcionamiento del RCDE UE, incluida la REM, en su informe anual sobre el mercado del carbono, de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva RCDE UE. La iniciativa se desarrolla a partir del proceso basado en los planes nacionales integrados de energía y clima y en el sólido marco de transparencia con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero y otra información climática que figura en el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo²². La Comisión utilizará, entre otras cosas, la información presentada y notificada por los Estados miembros en el marco de dicho Reglamento sobre gobernanza como base para la evaluación periódica de los progresos realizados, en particular la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, las políticas y medidas, las previsiones y la adaptación. La Comisión también hará uso de esa información en las revisiones de la aplicación de la normativa medioambiental y el seguimiento de los programas de acción en materia de medio ambiente.

Asimismo, la evaluación del avance en la aplicación de la Directiva RCDE UE está regulada en el artículo 21 de dicha Directiva, que obliga a los Estados miembros a presentar a la Comisión un informe anual que preste especial atención a cuestiones como la asignación de derechos de emisión, el funcionamiento del registro, la aplicación del seguimiento y la notificación, la verificación y la acreditación, así como cuestiones relacionadas con el cumplimiento.

Además, el artículo 3 de la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado exige a la Comisión que revise periódicamente la REM tras esta primera revisión.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Tal y como dispone actualmente la Decisión sobre una reserva de estabilidad del mercado, la tasa de incorporación de la REM, del 24% y la cantidad mínima que debe incorporarse a la reserva de 200 millones de derechos expirarán en 2023. A partir de 2024, la tasa de incorporación debería ser del 12%. La evaluación de impacto ha mostrado que la tasa del 12% no sería suficiente para garantizar que siguieran cumpliéndose los objetivos de la REM en lo que a reducción del excedente y garantía de resiliencia del mercado se refiere. El objetivo de la presente Propuesta es garantizar que los parámetros actuales de la REM (tasa de incorporación del 24% y cantidad mínima que debe incorporarse de 200 millones de derechos de emisión) se mantengan más allá de 2023 y hasta el final de la fase IV del RCDE, el 31 de diciembre de 2030, para garantizar la predictibilidad del mercado. La tasa de incorporación al REM debería volver al 12% después de 2030.

21. C(2020) 6126.

22. 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).

2021/0202 (COD)

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo 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

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)²⁵. Las Partes del Acuerdo de París han convenido mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019²⁶.

(3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, destinadas a lograr la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté dissociado del uso de los recursos. Ese Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(4) La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de Covid-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo y el bienestar de los ciudadanos de la Unión, que han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía deben mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenirlas o mitigarlas. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático²⁷.

(5) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55% por

23. DO C , , p. .

24. DO C , , p. .

25. Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

26. COM(2019) 640 final.

27. Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

debajo de los niveles de 1990 en la contribución actualizada determinada a nivel nacional presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020²⁸.

(6) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹ la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990.

(7) Para llevar a cabo esas reducciones de emisiones, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por lo tanto, la ambición del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento y del Consejo³⁰, debe ajustarse para que esté en consonancia con el compromiso de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030.

(8) A fin de abordar el desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado, la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ estableció en 2018 una reserva de estabilidad del mercado (la «reserva») que está en funcionamiento desde 2019.

(9) La reserva funciona activando ajustes de los volúmenes anuales de derechos de emisión por subastar. A fin de garantizar un grado máximo de previsibilidad, la Decisión (UE) 2015/1814 establece normas claras para incorporar derechos de emisión a la reserva, así como para retirarlos de ella.

(10) Cuando el número de derechos de emisión en circulación supera el umbral máximo establecido, se deduce de los volúmenes de derechos de emisión por subastar una cantidad de derechos de emisión correspondiente a un porcentaje dado de dichos derechos y se incorpora a la reserva. Mientras tanto, un número correspondiente de derechos de emisión se retira de la reserva a los Estados miembros y se añade a los volúmenes de derechos de emisión por subastar, si el número total de derechos de emisión en circulación está por debajo del umbral mínimo establecido.

(11) La Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo³² modificó la Decisión (UE) 2015/1814 duplicando el tipo porcentual para determinar el número de derechos de emisión que vayan a depositarse cada año en la reserva del 12% al 24% hasta el 31 de diciembre de 2023.

(12) De conformidad con la Decisión (UE) 2015/1814, en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de funcionamiento de la reserva, la Comisión, sobre la base de un análisis del correcto funcionamiento del mercado europeo del carbono, revisará la reserva y, en su caso, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo.

(13) La revisión prestó especial atención a la cifra porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban depositarse en la reserva, así como al valor numérico del umbral relativo a la cantidad total de derechos de

28. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

29. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

30. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

31. Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, 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 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

32. Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

emisión en circulación y a la cantidad de derechos de emisión que se han de retirar de la reserva.

(14) El análisis realizado en el contexto de la revisión de la reserva y la evolución prevista con respecto al mercado del carbono demuestran que una tasa del 12% de la cantidad total de derechos de emisión que deban depositarse en la reserva cada año después de 2023 es insuficiente para evitar un aumento significativo del excedente de derechos de emisión en el RCDE UE. Por lo tanto, a partir de 2023, la cifra porcentual debería seguir siendo del 24% y la cantidad mínima de derechos de emisión que deben depositarse en la reserva deberá seguir siendo también de 200 millones.

(15) Si el porcentaje de la cantidad total de derechos de emisión en circulación que debe incorporarse a la reserva cada año vuelve al 12% después de 2023, un posible excedente perjudicial de derechos de emisión en el RCDE UE puede perturbar la estabilidad del mercado. Asimismo, el porcentaje del 24% después de 2023 debe establecerse independientemente de la revisión general de la Directiva 2003/87/CE y de la Decisión (UE) 2015/1814 para reforzar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE en consonancia con los objetivos climáticos más ambiciosos para 2030 a fin de garantizar la predictibilidad del mercado.

(16) Procede, por tanto, modificar la Decisión (UE) 2015/1814 en consecuencia. Han adoptado la presente decisión:

Artículo 1. Modificaciones de la Decisión (UE) 2015/1814

En el artículo 1, apartado 5, primer párrafo, del Reglamento (UE) 2015/1814, la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en la primera y segunda frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, los porcentajes y los 100 millones de derechos de emisión a que se refieren dichas frases se duplicarán.».

Artículo 2. Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/842, sobre reduccions anuals vinculants de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle per part dels estats membres entre el 2021 i el 2030 que contribueixin a l'acció pel clima, amb l'objecte de complir els compromisos contrets en el marc de l'Acord de París

295-00034/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 14.09.2021
Reg. 15338 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 555 final] [COM(2021) 555 final anexo] [2021/0200 (COD)] [SEC(2021) 555 final] [SWD(2021) 553 final] [SWD(2021) 611 final] [SWD(2021) 612 final]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 555 final, 2021/0200 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 555 final} - {SWD(2021) 553 final} - {SWD(2021) 611 final} - {SWD(2021) 612 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo*¹ puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En consonancia con las conclusiones científicas del Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), en torno a 2050 debe lograrse una huella neta de carbono igual a cero en todo el mundo y la neutralidad del resto de gases de efecto invernadero más adelante en el siglo. Este urgente desafío requiere que la UE intensifique sus acciones y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática para 2050. Este objetivo se establece en la Comunicación «*Un planeta limpio para todos*» - La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra².

La Comunicación de la Comisión «*Intensificar la ambición climática de Europa para 2030*»³ (Plan del Objetivo Climático para 2030), de septiembre de 2020, basada en una exhaustiva evaluación de impacto, propuso incrementar la ambición de la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 de cara a alcanzar como mínimo una reducción neta de las emisiones del 55% con respecto a 1990, de forma responsable. El hecho de fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. También invitó a la Comisión a que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030, y a que presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de

1. COM(2019) 640 final.

2. COM(2018) 773 final.

3. COM(2020) 690 final.

4. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

un examen en profundidad del impacto, económico medioambiental y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los mecanismos de flexibilidad existentes».

A tal fin, el Reglamento por el que se establece un marco para alcanzar la neutralidad climática («*Legislación Europea sobre el Clima*»)⁵ hizo jurídicamente vinculante el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050, y elevó el nivel de ambición para 2030: una reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) de al menos un 55% con respecto a los valores de 1990 de aquí a 2030.

Con el fin de seguir el camino establecido en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación en materia de clima y energía actualmente en vigor, que probablemente solo reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para 2030 y en un 60% para 2050.

Este paquete legislativo «Objetivo 55», anunciado en el Plan del Objetivo Climático de la Comisión, es el componente más completo de los esfuerzos por aplicar el nuevo y ambicioso objetivo climático para 2030 y todos los sectores y políticas económicas deberán aportar su contribución.

Como parte del paquete de medidas «Objetivo 55», la presente propuesta tiene por objeto modificar el Reglamento de reparto del esfuerzo⁶ («RRE») con el fin de adaptar su contribución a la consecución de la mayor ambición para 2030. En diciembre de 2020, el Consejo Europeo pidió que la UE alcanzara colectivamente el objetivo con la máxima eficiencia en términos de coste, preservando la competitividad de la UE y tomando en consideración los diferentes puntos de partida de los Estados miembros, las circunstancias nacionales y el potencial específico de reducción de las emisiones de cada país. Asimismo, ofreció orientaciones adicionales sobre los elementos clave para la revisión del marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030. Para lograr al menos una reducción del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la economía, los sectores contemplados en el Reglamento de reparto del esfuerzo tendrán que redoblar sus esfuerzos. La evaluación de impacto que apoya el Plan del Objetivo Climático indicó que las reducciones globales tendrían que aumentar en alrededor de 10 puntos porcentuales con respecto al objetivo del RRE actual del -30% en comparación con 2005. La necesidad de revisar el RRE, decidir sobre su ámbito de aplicación y aumentar su ambición ya se expuso en el Plan del Objetivo Climático.

El RRE abarca actualmente todas las emisiones de gases de efecto invernadero incluidas en el objetivo de la UE que no están cubiertas ni por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) ni por el Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS). Actualmente, cubre las emisiones directas de gases de efecto invernadero procedentes del transporte (excepto de la aviación y del transporte marítimo no nacional), los edificios, la agricultura, las instalaciones industriales y los gases no cubiertos por el RCDE UE, así como los residuos y las emisiones no relacionadas con la combustión procedentes de la energía y del uso de productos. Incluye tanto las emisiones de CO₂ como una parte significativa de emisiones distintas del CO₂. La legislación del RRE se adoptó en 2018 para lograr una reducción del 30%⁷ de las emisiones cubiertas de aquí a 2030 en comparación con 2005, en consonancia con un objetivo de reducción de las emisiones en el conjunto de la economía de la UE de al menos el

5. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

6. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2018, 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, DO L 156 de 19.6.2018, p.26.

7. Del 29% para la EU-27.

40% para 2030 con respecto a 1990. El RRE establece objetivos anuales vinculantes en materia de emisiones de gases de efecto invernadero para los Estados miembros que contribuyen colectivamente a lograr esta reducción. Si la legislación se mantiene inalterada, los sectores actualmente cubiertos por el RRE alcanzarían conjuntamente una reducción de las emisiones del 32% en 2030 con respecto a 2005⁸. Aunque esto supondría superar la contribución del -30% antes mencionada, seguiría siendo una contribución insuficiente para alcanzar un objetivo global de al menos el -55% en comparación con 1990, conforme al acuerdo recogido en la Legislación Europea sobre el Clima. Por consiguiente, el objetivo general de esta iniciativa es revisar el RRE de manera que contribuya a la ambición climática para 2030 de alcanzar al menos una reducción neta del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990, de forma rentable y coherente, y teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de una transición justa y de que todos los sectores contribuyan a los esfuerzos climáticos de la UE. El objetivo es lograr una trayectoria gradual y equilibrada hacia la neutralidad climática de aquí a 2050.

La presente propuesta mejora los objetivos nacionales en consonancia con una reducción del 40% de aquí a 2030 en comparación con 2005 a escala de la UE en los sectores del RRE. Los Estados miembros contribuyen a la reducción global de la UE en 2030 con objetivos que oscilan entre el -10% y el -50% en comparación con los valores de 2005.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La Unión ha estado aplicando, especialmente a través del paquete de medidas «Energía limpia para todos los europeos»⁹, un ambicioso programa de descarbonización, en particular mediante la creación de una Unión de la Energía sólida, que incluye objetivos de eficiencia energética e implantación de energías renovables de aquí a 2030.

El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un paso integral en la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente relacionadas.

La presente propuesta legislativa complementa otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» diseñadas para alcanzar colectivamente los objetivos climáticos. La interacción entre las medidas a escala de la UE y las medidas de los Estados miembros ha ido adquiriendo cada vez mayor importancia e intensidad. Por lo tanto, la presente propuesta legislativa mantiene la coherencia con:

- a) la Legislación Europea sobre el Clima;
- b) la revisión de la Directiva 2003/87/CE sobre el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE¹⁰;
- c) la revisión del Reglamento 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 (UTCUTS);
- d) la modificación de la Directiva (UE) 2018/2001 sobre energías renovables¹¹ para aplicar el nuevo objetivo climático para 2030;
- e) la modificación de la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética¹² para aplicar el nuevo objetivo climático para 2030;

8. Según la Hipótesis de referencia de 2020 de la UE (REF), que sirve de base para la evaluación de impacto (véase la sección 5.1 de la evaluación de impacto).

9. COM/2016/0860 final.

10. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

11. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

12. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

Junto con la nueva estrategia de adaptación de la UE adoptada en la Comunicación de la Comisión de febrero de 2021 titulada *«Forjar una Europa resiliente al cambio climático – La nueva estrategia de adaptación al cambio climático de la UE»*¹³, esta iniciativa y el paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» permitirán a Europa afrontar el desafío climático.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Las propuestas del paquete «Objetivo 55» deben ser coherentes con todas las acciones y políticas de la UE y ayudar a esta a lograr el objetivo más ambicioso para 2030 y una transición justa y con éxito hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, tal como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

Esta iniciativa del Reglamento de reparto del esfuerzo guarda coherencia, por tanto, con las políticas de la Unión sobre una economía limpia y circular, una movilidad sostenible e inteligente, la Estrategia «De la Granja a la Mesa», la Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030, el plan de acción «contaminación cero» y la legislación en materia de residuos, las revisiones del Reglamento sobre gases fluorados de efecto invernadero (Reglamento sobre gases F) y el Reglamento sobre sustancias que agotan la capa de ozono (Reglamento del ozono), así como con la posición de la Unión en la escena internacional y su diplomacia del Pacto Verde.

El paquete de medidas «Objetivo 55» junto con el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas y el apoyo financiero de la UE abordarán la crisis económica provocada por la pandemia de Covid-19 y acelerarán el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico a la vez que se alcanza la neutralidad climática para 2050. En general, el presupuesto de la UE (MFP) 2021-2027 y el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea garantizarán un objetivo de integración de la dimensión climática en el gasto del 30%. En lo que respecta concretamente al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en el marco del Instrumento de Recuperación de la Unión Europea, cada plan nacional de recuperación y resiliencia deberá incluir un mínimo del 37% del gasto relacionado con inversiones climáticas. La política de cohesión contribuirá al gasto en acciones climáticas con un 100% del Fondo de Transición Justa, y con al menos un 37% del Fondo de Cohesión y un 30% del Fondo Europeo de Desarrollo Regional. Estos fondos pueden apoyar en gran medida las inversiones y reformas identificadas en los planes nacionales integrados de energía y clima, adoptados sobre la base del Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima¹⁴ («Reglamento sobre la gobernanza»), así como ayudar a aliviar el coste socioeconómico de la transición.

Además, para reforzar la coherencia entre las políticas, y como anunció en su Comunicación *«Legislar mejor: aunar fuerzas para mejorar la legislación»*¹⁵, la Comisión está mejorando sus directrices para legislar mejor con el fin de garantizar que todas sus iniciativas respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo», cumpliendo así las obligaciones establecidas en la Legislación europea sobre el clima.

13. COM(2021) 82 final.

14. 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).

15. COM(2021) 219 final.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático.

Subsidiariedad

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. La coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la UE trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la EU posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

Proporcionalidad

La presente propuesta cumple el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030 de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental.

La Legislación Europea sobre el Clima ha establecido una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y a nivel interno de al menos un 55% para 2030 con respecto a los niveles de 1990. La presente propuesta abarca gran parte de estas emisiones de gases de efecto invernadero y revisa el RRE a fin de alcanzar dicho objetivo.

Elección del instrumento

El principal objetivo de esta iniciativa es actualizar los objetivos fijados en el RRE con el fin de adaptarlos al mayor nivel de ambición para 2030, por lo que el objetivo de la propuesta se persigue mejor a través de un Reglamento, siguiendo el ejemplo del instrumento legislativo anterior para establecer objetivos nacionales de reducción de emisiones jurídicamente vinculantes.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

El RRE se adoptó en 2018, tras una evaluación¹⁶ del marco anterior, la Decisión n.º 406/2009/CE sobre el reparto del esfuerzo¹⁷. En términos generales, la Decisión n.º 406/2009/CE ha dado lugar a que los Estados miembros se muestren más activos a la hora de estudiar nuevas medidas para reducir las emisiones en sus sectores y la mejor manera de concebirlas.

16. COM(2016) 483. Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evaluación de la aplicación de la Decisión n.º 406/2009/CE, de conformidad con su artículo 14.

17. Decisión n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

Consultas con las partes interesadas

La revisión del RRE se basa en las observaciones recibidas durante la preparación y después de la presentación del Plan del Objetivo Climático para 2030.

Más concretamente, a efectos de la presente propuesta, la Comisión publicó el 29 de octubre de 2020 una evaluación inicial de impacto en la que se describían las consideraciones iniciales y las opciones políticas de la revisión. La evaluación inicial de impacto estuvo abierta a comentarios entre el 29 de octubre de 2020 y el 26 de noviembre de 2020 y recibió 101 contribuciones¹⁸.

Asimismo, con el fin de recabar pruebas y garantizar una mayor transparencia, la Comisión organizó una consulta pública del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. Esta consulta se inició de manera simultánea a las consultas sobre la Directiva RCDE, el Reglamento UTCUTS y el Reglamento sobre las normas de CO₂ para turismos y furgonetas. La consulta pública recibió 45 678 respuestas, de las cuales 45 403 fueron presentadas por ciudadanos asociados en el marco de una campaña. Las 276 respuestas restantes procedían de asociaciones comerciales, empresas, particulares, autoridades públicas y sindicatos. La gran mayoría de los participantes coincidió en que los sectores cubiertos por el RRE deberían lograr reducciones adicionales y en que los Estados miembros deberían redoblar sus esfuerzos y perseguir objetivos más ambiciosos. La mayoría de los participantes se mostraron a favor de una cobertura paralela del RRE y del RCDE en caso de que se produjera una ampliación del RCDE a los edificios y al transporte por carretera. En el caso concreto de las ONG y los ciudadanos fue una amplia mayoría la que se mostró a favor de esta opción. Un porcentaje menor aunque significativo de participantes se manifestó a favor de reducir el alcance sectorial del RRE, con una mayoría mucho más limitada de respuestas del sector privado en favor de esta opción (procedentes especialmente del sector de la energía). En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presentan un resumen detallado y los resultados de la consulta pública.

El 1 de junio de 2021, el vicepresidente ejecutivo Timmermans y el comisario Schmit celebraron una audiencia con los interlocutores sociales para debatir la dimensión económica y social del paquete de medidas «Objetivo 55». Los interlocutores sociales brindaron apoyo al objetivo de reducción del 55% y expresaron sus opiniones sobre las distintas propuestas del paquete.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Al igual que otras propuestas y evaluaciones de impacto que integran el paquete de medidas «Objetivo 55», la presente propuesta también utiliza una serie de herramientas integradas de modelización que abarcan la totalidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la economía de la UE. Estas herramientas se utilizan para elaborar un conjunto de supuestos básicos que reflejen paquetes de medidas coherentes en consonancia con el aumento del objetivo climático para 2030, sobre la base de las hipótesis desarrolladas para el Plan del Objetivo Climático para 2030. Los supuestos se basan en la Hipótesis de referencia de 2020 de la UE actualizada (REF 2020)¹⁹, una proyección de la evolución de los sistemas energéticos nacionales y de la UE y de las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco político actual²⁰, que incluye los efectos de la Covid-19. Estos supuestos se elaboraron con el apoyo de un contrato con E3M Lab, la Universidad Técnica Nacional de Atenas,

18. Los comentarios están disponibles en la página web de la Comisión Europea «Díganos lo que piensa», bajo el epígrafe «Objetivos nacionales de reducción de emisiones (Reglamento de reparto del esfuerzo) – revisión basada en el Plan del Objetivo Climático para 2030», y pueden consultarse a través del siguiente enlace: comentarios sobre la evaluación inicial de impacto.

19. Proyecciones basadas en modelos de las tendencias de la energía, el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050, construidas sobre un conjunto coherente de supuestos en toda la UE, los Estados miembros y las políticas de la UE, y las características específicas de cada Estado miembro, y basadas, asimismo, en la consulta a expertos de los Estados miembros.

20. El «marco político actual» incluye las iniciativas de la UE adoptadas a finales de 2019 y los objetivos y políticas y medidas nacionales establecidos en los planes nacionales integrados de energía y clima definitivos.

el IIASA y EuroCare en coordinación con expertos de los Estados miembros a través del Grupo de Expertos de la Hipótesis de Referencia, y los resultados detallados de la modelización se publicarán junto con las propuestas jurídicas.

La principal serie de modelización utilizada para elaborar los supuestos presentados en la presente evaluación de impacto tiene un historial satisfactorio de uso en las evaluaciones de la Comisión en materia de política energética y climática. En particular, se ha utilizado para las propuestas de la Comisión relativas al Plan del Objetivo Climático²¹ con el fin de analizar el aumento del objetivo de mitigación para 2030, la Estrategia a largo plazo²² y el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía para 2020 y 2030.

Los elementos principales del marco de modelización para las proyecciones sobre energía, transporte y emisiones de CO₂ son estos dos modelos: i) el sistema de equilibrio del mercado inducido por los precios²³ (PRIMES) y ii) PRIMES-TRE-MOVE (modelo de transporte). El modelo de información y simulación sobre gases de efecto invernadero y contaminación atmosférica (GAINS, por sus siglas en inglés) se utiliza para las proyecciones sobre emisiones de gases de efecto invernadero distintos del CO₂; el modelo de gestión de la biosfera mundial (GLOBIOM-G4M), para las proyecciones sobre las emisiones y absorciones resultantes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura; y el modelo del sector agrícola multinacional global (CAPRI), para las proyecciones sobre la actividad agrícola.

Asimismo, la propuesta se basa en: i) datos de emisiones y la experiencia adquirida mediante la aplicación de los sistemas de seguimiento, notificación y verificación de la UE; ii) las pruebas recabadas en la evaluación de impacto que apoyó la propuesta de RRE de 2016; y iii) estudios anteriores sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en los ámbitos del transporte por carretera y los edificios.

Sobre la base de la REF 2020, se ha elaborado un conjunto de hipótesis de actuación «básicas». Estas están diseñadas para representar una reducción neta del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante paquetes de medidas coherentes con las opciones políticas estudiadas en las distintas evaluaciones de impacto. Estas hipótesis de actuación básicas se completan con variantes específicas de cada política y análisis adicionales, descritos en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y en las evaluaciones de impacto conexas del paquete de medidas «Objetivo 55».

Evaluación de impacto

Las evaluaciones de impacto para las diferentes iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55» se basan en supuestos de modelización integrados que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los agentes económicos, con el fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de la ambición climática para 2030 y 2050 (véase la sección anterior).

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta completa el análisis efectuado en la evaluación de impacto de 2020 en apoyo del Plan del Objetivo Climático para 2030. Esto constituyó el fundamento analítico para establecer el objetivo de una reducción neta mínima del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 1990, así como el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050.

El Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable el 19 de abril de 2021, con recomendaciones de mejora. La evaluación de impacto se ha modificado en consecuencia. Los principales cambios se refieren a los siguientes puntos:

- una mejor descripción del problema para detectar de manera suficiente las deficiencias del RRE actual,

21. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176>.

22. https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf

23. Encontrará más información y documentación sobre los modelos en el siguiente enlace: <https://e3modelling.com/modelling-tools/primes/>

- coherencia con otras iniciativas conexas, especialmente con las revisiones del RCDE y del UTCUTS, y con la Legislación Europea sobre el Clima,
- demostrar la proporcionalidad de mantener el ámbito de aplicación del RRE para los sectores que estarán cubiertos por el nuevo RCDE,
- una distribución mejor y más clara de los esfuerzos entre los Estados miembros,
- una mejor identificación de quiénes se verán afectados y cómo, de los costes y beneficios de la opción preferida y puntos de vista detallados de los grupos de partes interesadas.

Opciones políticas

La evaluación de impacto analiza tres opciones políticas principales:

1. Ampliar el RCDE a algunos de los sectores actualmente cubiertos por el RRE (esto es, los edificios y el transporte por carretera), al tiempo que estos sectores se mantienen también en el ámbito de aplicación del RRE;
2. Transferir determinados sectores al RCDE (esto es, los edificios y el transporte por carretera) y reducir en consecuencia el alcance del RRE;
3. Transferir determinados sectores al RCDE (toda la combustión de combustibles fósiles) y eliminar progresivamente el RRE fusionando las emisiones del RRE no relacionadas con la energía procedentes de la agricultura con los sectores cubiertos por el Reglamento UTCUTS (en el denominado sector de la tierra) y cubrir los sectores restantes en el marco de los instrumentos pertinentes de política climática y de una nueva reglamentación específica (si fuera necesario) que abarque todos los sectores no incluidos en el RCDE actualmente cubiertos por el RRE.

Dentro de las opciones 1 y 2, la evaluación de impacto también aborda el nivel adecuado de aumento de los objetivos sobre reducción de las emisiones, concretamente si el aumento debería ser significativo o moderado, el reparto de los esfuerzos entre los Estados miembros y su contribución al objetivo colectivo, el punto de partida de las trayectorias de las asignaciones anuales, y el funcionamiento de los mecanismos de flexibilidad del RCDE y el UTCUTS.

Hasta ahora, la Directiva RCDE UE, el RRE y el Reglamento UTCUTS han abarcado conjuntamente las emisiones de gases de efecto invernadero de diferentes sectores de la economía, y cada uno de ellos ha definido la contribución de los sectores cubiertos al objetivo global. Surgen cuestiones concretas en relación con la ampliación de la tarificación del carbono, un instrumento importante para luchar contra las emisiones de gases de efecto invernadero, a nuevos sectores.

La creación de un nuevo comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios justificó que se examinara el ámbito de aplicación del propio Reglamento de reparto del esfuerzo, teniendo en cuenta la eficacia, la rentabilidad y la equidad del instrumento y de la arquitectura de la política climática en su conjunto. Del mismo modo, un cambio en el ámbito de aplicación del Reglamento UTCUTS orientado a convertirlo en un instrumento sobre el uso de la tierra también podría afectar al ámbito de aplicación del RRE. Sin embargo, la propuesta UTCUTS solo prevé objetivos nacionales para el sector de la tierra después de 2030 y, por lo tanto, no afecta a la propuesta de RRE, cuyo alcance temporal se limita a 2030. Además, en la evaluación de impacto se han considerado y evaluado diferentes opciones en cuanto al ámbito de aplicación del RRE, en particular si un sector está incluido o no tanto en el RRE como en el comercio de derechos de emisión, o si un instrumento de uso de la tierra incidiría en la consecución del objetivo general de la UE de aquí a 2030.

La aplicación del comercio de derechos de emisión a sectores como los edificios y el transporte por carretera abarcará aproximadamente la mitad de las emisiones del actual Reglamento de reparto del esfuerzo. Al igual que el RCDE actual, este sistema integrará el precio del CO₂ en las decisiones económicas y financieras y constituirá una herramienta importante para incentivar una actuación eficaz en tér-

minos de coste por parte de las empresas y los consumidores de estos sectores en todos los Estados miembros. Al mismo tiempo, el precio del carbono por sí solo no generaría la transformación necesaria en los sectores afectados de forma eficaz. El Plan del Objetivo Climático para 2030 concluyó que existe una clara necesidad de políticas complementarias y específicas. Estas pueden abordar las deficiencias del mercado y dividir los incentivos, acelerar el cambio tecnológico y desarrollar la infraestructura necesaria de manera coordinada (por ejemplo, para la renovación de edificios, la electrificación y la tecnología del hidrógeno para la industria).

Por lo tanto, sería prematuro dejar la reducción prevista de las emisiones de los edificios y del transporte por carretera exclusivamente en manos del comercio de derechos de emisión. Esta opción merecerá recibir la debida atención en una futura revisión del RRE, sobre la base de las enseñanzas extraídas del funcionamiento del comercio de derechos de emisión en estos dos sectores.

La opción preferida es aumentar la ambición del RRE, en consonancia con las proyecciones eficaces en términos de coste, a fin de alcanzar la ambición global en materia de clima para 2030 establecida en el Plan del Objetivo Climático para 2030. Se considera que la ampliación del comercio de derechos de emisión a nuevos sectores –transporte por carretera y edificios–, al tiempo que estos sectores se mantienen dentro del ámbito de aplicación del RRE, contribuye a la consecución del objetivo del RRE, y no lo sustituye.

El refuerzo de los objetivos nacionales en virtud del RRE exige reconsiderar la equidad y la eficacia en relación con el coste en el marco del instrumento. En lo que respecta a la equidad, la evaluación concluye que sigue siendo adecuado actualizar el enfoque de fijación de objetivos basado en el PIB per cápita, aplicando al mismo tiempo una cantidad limitada de correcciones específicas para abordar los problemas de rentabilidad. En general, esto impulsará la convergencia de las emisiones per cápita en estos sectores en toda la UE.

Con el fin de garantizar la máxima eficacia en términos de coste, se espera que todos los mecanismos de flexibilidad existentes se utilicen sobre la base de la mayor ambición, reflejada en un objetivo de la UE del 40% para el RRE. Los instrumentos de flexibilidad se consideran adecuados, tanto en términos de escala como de funcionamiento, para garantizar una mayor eficacia en relación con el coste de la política general.

Deberán establecerse nuevos límites nacionales vinculantes para los años 2023 a 2030, expresados en asignaciones anuales de emisiones, que conduzcan progresivamente al objetivo de 2030 de cada Estado miembro. Las asignaciones de emisiones para los años 2023, 2024 y 2025 se calcularán sobre la base de los datos de emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a los años 2005 y 2016 a 2018, revisados por la Comisión de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del RRE. Para mayor precisión, el cálculo de las asignaciones anuales de emisiones para los años 2026 a 2030 se basará en la media de las emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro durante los años 2021, 2022 y 2023, tras una revisión exhaustiva de los datos de los inventarios nacionales que llevará a cabo la Comisión en 2025.

Asimismo, la Comisión debe llevar a cabo, en 2027, una revisión exhaustiva de los datos de los inventarios nacionales a efectos del cumplimiento del RRE, tal como establece el artículo 38 del Reglamento sobre la gobernanza. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, el alcance de estas dos revisiones exhaustivas a fin de evitar la duplicación innecesaria de tareas.

La Legislación Europea sobre el Clima prevé que, con el fin de garantizar que se desplieguen suficientes esfuerzos de mitigación hasta 2030, la contribución de las absorciones netas al objetivo de una reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de, al menos, un 55% en 2030 se limitará a 225 millones de toneladas equivalentes de CO₂. Esta disposición de la Legislación Europea sobre el Cli-

ma se entiende sin perjuicio de la revisión de la legislación de la Unión. El aumento propuesto de la ambición del Reglamento UTCUTS, junto con la división de los mecanismos de flexibilidad del UTCUTS existentes para su uso en cada uno de los períodos de cumplimiento de cinco años, reduce la probabilidad de que no se cumplan los requisitos de la Legislación sobre el Clima. Aun así, permitir que la flexibilidad del sector del RRE pase a los sectores del UTCUTS y una flexibilidad limitada a la inversa resulta beneficioso para que los Estados miembros puedan cumplir eficazmente sus obligaciones individuales.

Se propone la creación de un nuevo mecanismo que adopte la forma de reserva adicional. Los Estados miembros pueden optar por la exclusión voluntaria. Esta reserva solo podría activarse una vez se hayan satisfecho los requisitos de la Legislación sobre el Clima, a efectos del cumplimiento nacional de los objetivos del RRE mediante la transferencia de cualquier crédito del UTCUTS no utilizado²⁴ al final del segundo período de cumplimiento a aquellos Estados miembros que lo necesiten. Sin embargo, el uso de esta reserva dependerá del exceso de rendimiento en el sector UTCUTS.

Adecuación regulatoria y simplificación

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

El RRE establece objetivos de reducción de emisiones para los Estados miembros a nivel nacional. Por lo tanto, corresponde a los Estados miembros decidir cómo alcanzar estos objetivos (por motivos de subsidiariedad). La presente propuesta, al tiempo que revisa los objetivos que debe alcanzar cada Estado miembro de aquí a 2030, no impone una carga administrativa adicional a las administraciones nacionales, como principales agentes a este respecto a los que se dirige el RRE.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea²⁵. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en su artículo 37.

4. Repercusiones presupuestarias

Una correcta aplicación de la propuesta de modificación del RRE será fundamental para la consecución de sus objetivos y de los objetivos establecidos en la Legislación Europea sobre el Clima. El aumento de los objetivos del RRE requerirá medidas adicionales a escala nacional y los Estados miembros tendrán que revisar y aplicar estrategias más estrictas en materia de clima. Por lo tanto, es necesario aplicar medidas de apoyo al desarrollo de capacidades a lo largo de cinco años (2023-2027) que permitan a los Estados miembros adaptarse a un marco más exigente. El coste total estimado de las medidas de apoyo es de 1 750 000 EUR.

La propuesta también revisa el mecanismo de flexibilidad del UTCUTS establecido en el artículo 7 del RRE y crea una nueva reserva voluntaria, la reserva adicional, para ayudar a los Estados miembros a alcanzar sus objetivos individuales, permitiéndoles utilizar las absorciones netas no utilizadas generadas en el período 2026-2030, a condición de que el objetivo de reducción de emisiones del 55% de la Unión se alcance en 2030 con una contribución máxima de absorciones netas fijada en 225 millones de toneladas equivalentes de CO₂, como exige la Legislación Europea sobre el Clima. Estas modificaciones requerirán ajustes en el registro de la

24. Las absorciones netas no utilizadas son las que no se utilizan en el actual mecanismo de flexibilidad del UTCUTS del artículo 7 del RRE y tampoco se utilizan en la reserva de seguridad del UTCUTS recientemente concebida.

25. COM(2019) 640 final.

Unión, que deberán aplicarse con la ayuda de un contratista externo, con un coste estimado de 600 000 EUR.

Las tareas anteriormente mencionadas también requerirán un aumento de la capacidad de los servicios de la Comisión, que necesitarán tres nuevos puestos AD, que también brindarán apoyo al proceso de codecisión. La ficha financiera legislativa adjunta ofrece información detallada sobre las implicaciones de la presente propuesta para el presupuesto de la UE.

Las opciones de desarrollo de TI y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Una notificación transparente y periódica de las obligaciones de los Estados miembros acompañada de rigurosos controles de cumplimiento es un elemento fundamental para garantizar el progreso en el cumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones a largo plazo de la UE. La iniciativa mantiene el régimen de observancia del RRE y sigue basándose en el sólido marco de seguimiento, notificación y verificación previsto en el Reglamento sobre la gobernanza. La Comisión utilizará, entre otras cosas, la información presentada y notificada por los Estados miembros en el marco de ese Reglamento como base para la evaluación periódica de los progresos realizados, en particular la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, las políticas y medidas, las previsiones y la adaptación. La Comisión también hará uso de esa información en las revisiones de la aplicación de la política medioambiental y el seguimiento de los programas de acción en materia de medio ambiente. La información obtenida de los Estados miembros puede complementarse con observaciones atmosféricas sistemáticas tanto *in situ* como por teledetección, como las realizadas por Copernicus.

La eficacia de la propuesta a la hora de alcanzar los objetivos revisados para 2030 depende de la capacidad de los Estados miembros para adaptar sus planes y estrategias a una respuesta más enérgica al desafío del cambio climático. En este contexto, la Comisión pondrá en marcha medidas de desarrollo de capacidades para apoyar a los Estados miembros en sus esfuerzos por incorporar los objetivos revisados en sus planes y estrategias nacionales en materia de clima, incluidos los planes nacionales integrados de energía y clima.

Esta iniciativa mantiene también las disposiciones de revisión vigentes, que exigen a la Comisión que presente al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento del presente Reglamento, en un plazo de seis meses a partir de cada balance mundial acordado en virtud del artículo 14 del Acuerdo de París. El primer balance mundial tendrá lugar en 2023 y se repetirá cada cinco años a partir de entonces.

Por último, el RRE, su pertinencia como instrumento normativo y su ámbito de aplicación serán objeto de revisión de cara al desarrollo del marco en materia de clima y energía para después de 2030, teniendo en cuenta las interacciones entre los distintos instrumentos, en particular la ampliación del comercio de derechos de emisión a nuevos sectores y la regulación de un pilar sobre el uso de la tierra agrícola y la silvicultura.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1

Este artículo contiene todas las modificaciones propuestas del RRE, a saber:

1) Artículo 1 sobre el objeto: actualizar la referencia al objetivo de reducción de emisiones del RRE a escala de la UE;

2) Artículo 2 sobre el ámbito de aplicación: adaptar la definición del ámbito de aplicación teniendo en cuenta la propuesta de inclusión del transporte marítimo en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE;

3) Artículo 4, apartados 2 y 3, sobre los niveles anuales de emisiones para el período 2021-2030: actualizar el marco en virtud del cual la Comisión establecerá los nuevos niveles anuales de emisiones de los Estados miembros para el período 2023-2030. El nuevo marco incluye una actualización de las asignaciones anuales nacionales de emisiones basada en los nuevos datos que no estarán disponibles hasta 2025. Dadas las incertidumbres asociadas a los efectos a medio plazo de la pandemia de Covid-19 en la economía y a la rapidez de la recuperación, la revisión de 2025 permitirá ajustar las asignaciones anuales de emisiones para los años 2026 a 2030 con el fin de garantizar que no sean ni demasiado indulgentes ni demasiado rigurosas;

4) Artículo 6, nuevo apartado 3 bis sobre la flexibilidad del RCDE UE: proporcionar a Malta un plazo para indicar si tiene la intención de utilizar su mayor flexibilidad en el marco del RCDE. Este nuevo plazo es necesario dado que, debido a las características específicas de su economía, Malta tendrá acceso a una mayor flexibilidad del RCDE a través de una modificación del anexo II del RRE;

5) Artículo 7 sobre el uso de las absorciones del UTCUTS: dividir el uso del mecanismo de flexibilidad del UTCUTS en dos períodos quinquenales e imponer a cada período un límite máximo correspondiente a la mitad del importe total; y suprimir el apartado 2, dado que el cambio previsto del título del anexo III se llevará a cabo mediante la modificación del RRE aquí propuesta (véase el punto 9 de más abajo);

6) Añadir un nuevo artículo (artículo 11 bis): crear una reserva adicional voluntaria (formada por cualquier crédito UTCUTS no utilizado al final del segundo período de cumplimiento) que los Estados miembros deberán utilizar de cara a cumplir su objetivo para 2030 en virtud del RRE, a condición de que se alcance el objetivo de una reducción del 55% a escala de la UE, con una contribución máxima de 225 millones de toneladas equivalentes de CO₂ de absorciones netas de conformidad con la Legislación Europea sobre el Clima. Esta flexibilidad adicional facilitará el cumplimiento por parte de los Estados miembros que puedan tener dificultades para hacer frente a objetivos nacionales más estrictos, tanto en los sectores del RRE como en los sectores UTCUTS, solo al final del período;

7) Anexo I sobre las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros: introducir nuevos objetivos de reducción de emisiones de los Estados miembros de aquí a 2030 en relación con los niveles de 2005 para los sectores cubiertos por el RRE;

8) Anexo II sobre la flexibilidad del RCDE: aumentar el límite de flexibilidad del RCDE de Malta del 2 al 7%;

9) Anexo III: modificar su título de conformidad con el nuevo texto del artículo 7.

2021/0200 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,
Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁶,
Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁷,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

(2) La Unión ha establecido un marco regulador para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40% para 2030, refrendado por el Consejo Europeo en 2014, antes de la entrada en vigor del Acuerdo de París. La legislación por la que se aplica este objetivo consiste, entre otras cosas, en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸ (que establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión), el Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹ (que obliga a los Estados miembros a equilibrar 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), y el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, que establece objetivos nacionales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en los sectores no cubiertos por la Directiva 2003/87/CE ni por el Reglamento 2018/841.

(3) El Pacto Verde Europeo³¹ combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(4) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³² («Legislación Europea sobre el Clima»), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050.

26. DO C , , p. .

27. DO C , , p. .

28. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

29. Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 525/2013 y la Decisión n.º 529/2013/UE (DO L 156 de 19.6.2018, p. 1).

30. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

31. Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, de 11 de diciembre de 2019.

32. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990.

(5) A fin de aplicar estos compromisos, así como las contribuciones de la Unión en virtud del Acuerdo de París³³ adoptado en el marco de la CMNUCC, debe adaptarse el marco regulador de la Unión para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

(6) El Reglamento (UE) 2018/842 establece obligaciones para los Estados miembros respecto de sus contribuciones mínimas en el período 2021-2030 para alcanzar, en 2030, el actual objetivo de la Unión de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 30% por debajo de los niveles de 2005 en los sectores regulados por el artículo 2 de dicho Reglamento. Establece asimismo las normas relativas a la determinación de las asignaciones anuales de emisiones y a la evaluación de los avances de los Estados miembros hacia el cumplimiento de sus contribuciones mínimas.

(7) Aunque el comercio de derechos de emisión también se aplicará a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera y marítimo, así como de los edificios, se mantendrá el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/842. Por consiguiente, el Reglamento (UE) 2018/842 seguirá aplicándose a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la navegación interior, pero no a las procedentes de la navegación internacional. Las emisiones de gases de efecto invernadero de un Estado miembro incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/842 que deban tenerse en cuenta para los controles del cumplimiento seguirán determinándose una vez finalizadas las revisiones de los inventarios de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴.

(8) En su Comunicación de 17 de septiembre de 2020³⁵, la Comisión indicó que el mayor objetivo global para 2030 solo puede alcanzarse con la contribución de todos los sectores.

(9) En sus conclusiones de 11 de diciembre de 2020, el Consejo Europeo mencionó que la Unión alcanzará colectivamente el objetivo para 2030 con la máxima eficiencia en términos de coste, que todos los Estados miembros participarán en este esfuerzo, teniendo en cuenta consideraciones de equidad y solidaridad, sin dejar a nadie atrás, y que el nuevo objetivo para 2030 debe alcanzarse preservando la competitividad de la UE y tomando en consideración los diferentes puntos de partida de los Estados miembros y las circunstancias nacionales y el potencial específico de reducción de las emisiones de cada país, en particular los Estados miembros insulares y las islas, así como los esfuerzos realizados.

(10) Para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55%, los sectores cubiertos por el Reglamento (UE) 2018/842 deberán reducir progresivamente sus emisiones hasta alcanzar el -40% en 2030, en comparación con los niveles de 2005.

(11) A tal fin, debe revisarse el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí 2030 con respecto a cada Estado miembro. La revisión del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero debe aplicar la misma metodología que se siguió cuando se adoptó por primera vez el Reglamento (UE) 2018/842, según la cual las contribuciones nacionales se determi-

33. Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

34. 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).

35. COM(2020) 562 final.

naron teniendo en cuenta las diferentes capacidades y oportunidades de rentabilidad de los Estados miembros, a fin de garantizar un reparto justo y equilibrado del esfuerzo. Por tanto, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero máximas de cada Estado miembro en 2030 debe determinarse en relación con su nivel de emisiones revisadas de gases de efecto invernadero de 2005 reguladas por el presente Reglamento, a excepción de las emisiones de gases de efecto invernadero verificadas de las instalaciones que estaban en funcionamiento en 2005 y que no se incluyeron en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión hasta después de ese año.

(12) En consecuencia, será necesario fijar, a partir del año de adopción del presente Reglamento, nuevos límites nacionales vinculantes, expresados en asignaciones anuales de emisiones, que conduzcan progresivamente al objetivo de 2030 de cada Estado miembro, manteniendo al mismo tiempo en vigor los límites anuales establecidos para los años anteriores, tal como establece la Decisión de Ejecución (UE) 2020/2126 de la Comisión³⁶.

(13) La pandemia de Covid-19 ha afectado a la economía de la Unión y a su nivel de emisiones en un grado que todavía no puede cuantificarse plenamente. Por otra parte, la Unión está desplegando su mayor paquete de estímulo hasta la fecha, lo que también tiene posibles repercusiones en el nivel de emisiones. Debido a estas incertidumbres, procede revisar los datos de emisiones en 2025 y, en caso necesario, reajustar las asignaciones anuales de emisiones.

(14) Procede, por tanto, actualizar en 2025 las asignaciones anuales de emisiones para los años 2026 a 2030. Esto debe basarse en una revisión exhaustiva de los datos de los inventarios nacionales realizada por la Comisión con el fin de determinar la media de las emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro durante los años 2021, 2022 y 2023.

(15) De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/842, la cancelación de una cantidad limitada de derechos de emisión en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea puede tenerse en cuenta para el cumplimiento por parte de algunos Estados miembros en virtud del Reglamento (UE) 2018/842. Dada la particular estructura de la economía maltesa, el objetivo nacional de reducción de este Estado miembro basado en el producto interior bruto per cápita está muy por encima de su potencial de reducción rentable; por lo tanto, resulta conveniente reforzar el acceso de Malta a esa flexibilidad, sin comprometer el objetivo de reducción de emisiones de la Unión para 2030.

(16) Además de esta flexibilidad, puede tenerse en cuenta una cantidad limitada de absorciones netas y emisiones netas resultantes del uso de la tierra, el cambio del uso de la tierra y la silvicultura («UTCUTS») a efectos del cumplimiento por parte de los Estados miembros en virtud del Reglamento (UE) 2018/842 (el «mecanismo de flexibilidad del UTCUTS»). A fin de garantizar que se realicen suficientes esfuerzos de mitigación hasta 2030, procede limitar el uso del mecanismo de flexibilidad del UTCUTS separando el uso de dicho mecanismo en dos períodos distintos, a cada uno de los cuales se le impondrá un límite correspondiente a la mitad del importe máximo de las absorciones netas totales establecido en el anexo III del Reglamento (UE) 2018/842. También conviene adaptar el título del anexo III a la modificación del Reglamento (UE) 2018/841 llevada a cabo por el Reglamento Delegado (UE) 2021/268 de la Comisión de 28 de octubre de 2020³⁷. Como consecuencia, ya no es necesario que el Reglamento (UE) 2018/842 proporcione una base

36. Decisión de Ejecución (UE) 2020/2126 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2020, por la que se establecen las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros para el período comprendido entre 2021 y 2030 de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 426 de 17.12.2018, p. 58).

37. Reglamento Delegado (UE) 2021/268 de la Comisión, de 28 de octubre de 2020, por el que se modifica el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/841 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los niveles de referencia forestal que deberán aplicar los Estados miembros para el período comprendido entre 2021 y 2025 (DO L 60 de 22.2.2021, p. 21).

jurídica que permita a la Comisión adoptar actos delegados para modificar el título de su anexo III. Procede, por tanto, suprimir el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842.

(17) En vista de la introducción de un régimen de observancia reforzado en el Reglamento (UE) 2018/841 a partir de 2026, procede suprimir la deducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por cada Estado miembro en el período comprendido entre 2026 y 2030 en el sector de la tierra por encima de sus absorciones. Por consiguiente, procede modificar el artículo 9, apartado 2.

(18) El establecimiento de objetivos más ambiciosos en virtud del Reglamento (UE) 2018/841 reducirá la capacidad de los Estados miembros de generar absorciones netas que puedan utilizarse para dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2018/842. Además, la división del uso del mecanismo de flexibilidad del UTCUTS en dos períodos separados limitará aún más la disponibilidad de absorciones netas a efectos del cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/842. Como consecuencia de ello, algunos Estados miembros pueden enfrentarse a dificultades a la hora de cumplir sus objetivos en virtud del Reglamento (UE) 2018/842, mientras que estos mismos –u otros– Estados miembros pueden generar absorciones netas que no puedan utilizarse para cumplir el Reglamento (UE) 2018/842. Siempre que se cumplan los objetivos de la Unión establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/1119, en particular en lo que respecta al límite máximo de la contribución de las absorciones netas, resulta conveniente crear un nuevo mecanismo voluntario, en forma de reserva adicional, que ayude a los Estados miembros participantes a cumplir sus obligaciones.

(19) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2018/842 en consecuencia. Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1

El Reglamento (CE) 2018/842 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 1, «30%» se sustituye por «40%»;

2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento se aplica a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las categorías de fuentes del GIECC, en particular, energía, procesos industriales y uso de productos, agricultura y residuos, tal como se determinan con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo*, excluidas las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de las actividades enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, distintas de la actividad “transporte marítimo”.

* 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)».

3) En el artículo 4, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio de los mecanismos de flexibilidad contemplados en los artículos 5, 6 y 7 del presente Reglamento y de los ajustes previstos en su artículo 10, apartado 2, así como teniendo en cuenta cualquier deducción resultante de la aplicación del artículo 7 de la Decisión n.º 406/2009/CE, cada Estado miembro velará por que sus emisiones de gases de efecto invernadero:

a) no superen, en los años 2021 y 2022, el límite definido por una trayectoria lineal, que empiece por la media de sus emisiones de gases de efecto invernadero durante los años 2016, 2017 y 2018, según lo establecido de acuerdo con el apartado 3 del presente artículo, y termine en 2030 en el límite fijado para ese Estado miembro en la columna 1 del anexo I del presente Reglamento. La trayectoria lineal de un Estado miembro comenzará a cinco doceavas partes del tiempo que dista en-

tre 2019 y 2020, o en 2020 si esta fecha supone una asignación menor para dicho Estado miembro;

b) no superen, en los años 2023, 2024 y 2025, el límite definido por una trayectoria lineal que comience en 2022 con la asignación anual de emisiones para ese Estado miembro, según lo establecido en el apartado 3 del presente artículo para ese año, y termine en 2030 en el límite fijado para ese Estado miembro en la columna 2 del anexo I del presente Reglamento;

c) no superen, en los años 2026 a 2030, el límite definido por una trayectoria lineal que comience en 2024 con la media de sus emisiones de gases de efecto invernadero durante los años 2021, 2022 y 2023, presentadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 26 del Reglamento (UE) 2018/1999, y termine en 2030 en el límite fijado para ese Estado miembro en la columna 2 del anexo I del presente Reglamento.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las asignaciones anuales de emisiones de cada Estado miembro en toneladas equivalentes de CO₂ para los años comprendidos entre 2021 y 2030, de conformidad con las trayectorias lineales previstas en el apartado 2.

Para los años 2021 y 2022, determinará las asignaciones anuales de emisiones sobre la base de una revisión exhaustiva de los datos más recientes de los inventarios nacionales correspondientes a los años 2005 y 2016 a 2018, presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) n.º 525/2013, e indicará el valor de las emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro en 2005 utilizado para determinar dichas asignaciones anuales de emisiones.

Para los años 2023, 2024 y 2025, determinará las asignaciones anuales de emisiones sobre la base del valor de las emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro en 2005 indicado con arreglo al párrafo segundo, así como los valores revisados de los datos de los inventarios nacionales correspondientes a los años 2016, 2017 y 2018 a que se refiere el párrafo segundo.

Para los años 2026 a 2030, determinará las asignaciones anuales de emisiones sobre la base del valor de las emisiones de gases de efecto invernadero de cada Estado miembro en 2005 indicado con arreglo al párrafo segundo, así como en función de una revisión exhaustiva de los datos más recientes de los inventarios nacionales correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023 presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26 del Reglamento (UE) 2018/1999.

4) En el artículo 6, se inserta el apartado 3 *bis* siguiente:

«3 *bis*. Malta notificará a la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 2023 si tiene la intención de recurrir a la cancelación limitada de derechos de emisión del RCDE UE mencionada en el apartado 1, hasta el porcentaje que figura en el anexo II para cada año del período de 2025 a 2030, a efectos de cumplimiento en virtud del artículo 9».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Uso adicional de absorciones netas del UTCUTS»

b) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En la medida en que las emisiones de gases de efecto invernadero de un Estado miembro superen sus asignaciones anuales de emisiones para un año dado, incluida cualquier asignación de emisiones anual acumulada de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del presente Reglamento, podrá tenerse en cuenta una cantidad como máximo igual a la suma de las absorciones netas totales y las emisiones de gases de efecto invernadero netas totales de las categorías contables combinadas de tierras que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/841

a efectos de su cumplimiento conforme al artículo 9 del presente Reglamento para ese año, a condición de que:”.

ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la cantidad acumulada que se tenga en cuenta de ese Estado miembro para los años del período de 2021 a 2025 no supere la mitad de la cantidad máxima de las absorciones netas totales establecida en el anexo III del presente Reglamento para ese Estado miembro;

aa) la cantidad acumulada que se tenga en cuenta de ese Estado miembro para los años del período de 2026 a 2030 no supere la mitad de la cantidad máxima de las absorciones netas totales establecida en el anexo III del presente Reglamento para ese Estado miembro;”.

iii) se suprime el apartado 2.

6) En el artículo 9, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Si las emisiones de gases de efecto invernadero de un Estado miembro en el período comprendido entre 2021 y 2025 a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/841 superan a sus absorciones, determinadas conforme al artículo 12 del citado Reglamento, el Administrador Central deducirá de las asignaciones anuales de emisiones de ese Estado miembro una cantidad igual a dicho exceso de emisiones de gases de efecto invernadero, en toneladas equivalentes de CO₂, de los años pertinentes.».

7) Se añade el artículo siguiente:

«*Artículo 11 bis. Reserva adicional*

1. Si, de aquí a 2030, la Unión ha reducido las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo**, y teniendo en cuenta el límite máximo de la contribución de las absorciones netas, se establecerá una reserva adicional en el registro de la Unión.

2. Los Estados miembros que decidan no contribuir a la reserva adicional ni beneficiarse de ella notificarán su decisión a la Comisión a más tardar seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

3. La reserva adicional consistirá en las absorciones netas que los Estados miembros participantes hayan generado en el período 2026-2030 por encima de sus respectivos objetivos de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/841, previa deducción de los dos elementos siguientes:

a) todo mecanismo de flexibilidad utilizado en virtud de los artículos 11 a 13 *ter* del Reglamento (UE) 2018/841;

b) las cantidades tenidas en cuenta a efectos del cumplimiento con arreglo al artículo 7 del presente Reglamento.

4. Si se crea una reserva adicional de conformidad con el apartado 1, un Estado miembro participante podrá beneficiarse de ella si se cumplen las siguientes condiciones:

a) las emisiones de gases de efecto invernadero del Estado miembro exceden sus asignaciones anuales de emisiones en el período de 2026 a 2030;

b) el Estado miembro ha agotado los mecanismos de flexibilidad previstos en el artículo 5, apartados 2 y 3;

c) el Estado miembro ha hecho el máximo uso posible de las absorciones netas con arreglo al artículo 7, aun cuando la cantidad no alcance el nivel fijado en el anexo III; y

d) el Estado miembro no ha efectuado transferencias netas a otros Estados miembros con arreglo al artículo 5.

5. Si un Estado miembro reúne las condiciones establecidas en el apartado 4, recibirá una cantidad adicional de la reserva adicional de hasta un máximo equivalente a su déficit que podrá usar para cumplir lo dispuesto en el artículo 9.

Si la cantidad colectiva resultante que hayan de recibir todos los Estados miembros que reúnen las condiciones establecidas en el apartado 4 del presente artículo excede la cantidad asignada a la reserva adicional con arreglo al apartado 3 del presente artículo, la cantidad que haya de recibir cada uno de esos Estados miembros se reducirá a prorrata.»

** Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

8) El anexo I del Reglamento (UE) 2018/842 se sustituye por el texto del anexo del presente Reglamento.

9) En el anexo II, la entrada correspondiente a Malta se sustituye por el texto siguiente:

Porcentaje máximo de las emisiones de gases de efecto invernadero de 2005, determinado de conformidad con el artículo 4, apartado 3	
«Malta	7%»

10) El título del anexo III se sustituye por el texto siguiente:

«Absorciones netas totales resultantes de las categorías de tierra cubiertas por el reglamento (ue) 2018/841 que los estados miembros podrán tener en cuenta a efectos de cumplimiento durante el período 2021 a 2030 con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a), del presente reglamento»

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un fons social per al clima

295-00035/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 14.09.2021
Reg. 15339 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 20.09.2021

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima [COM(2021) 568 final] [COM(2021) 568 final anexos] [2021/0206 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 568 final, 2021/0206 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La *Comunicación «El Pacto Verde Europeo»*¹ («el Pacto Verde Europeo») puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la Unión Europea que pretende transformar la Unión en una sociedad sostenible, más equitativa y más próspera, con una economía moderna que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté dissociado del uso de los recursos. Reafirma la aspiración de la Comisión de aumentar su ambición climática y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro para 2050. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de Covid-19 sobre la salud y el bienestar social y económico de los ciudadanos de la Unión.

La Comunicación de la Comisión *«Intensificar la ambición climática para 2030»*² (el «Plan del Objetivo Climático para 2030»), de septiembre de 2020, basada en la estrategia del Pacto Verde Europeo y en una exhaustiva evaluación de impacto, propuso incrementar la ambición de la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 para alcanzar como mínimo una reducción neta de las emisiones del 55%, de forma responsable. Fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la Unión de ser climáticamente neutra de aquí a 2050. El objetivo más elevado de la Unión para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París firmado en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, el «Acuerdo de París»)³ de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la Unión para 2030 en su reunión de diciembre de 2020⁴. El 25 de mayo de 2021, el Consejo Europeo reafirmó estas conclusiones e invitó a la Comisión a que presentara rápidamente su conjunto de medidas legislativas, junto con un examen en profundidad del impacto ambiental, económico y social a escala de los Estados miembros. Tanto la neutralidad climática de la Unión para 2050 como la reducción neta intermedia de las

1. COM(2019) 640 final.

2. COM(2020) 562 final.

3. Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

4. Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

emisiones de al menos el 55% para 2030 están consagradas en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ (en lo sucesivo, «la Legislación europea sobre el clima»).

Con el fin de aplicar la Legislación europea sobre el clima y las conclusiones del Consejo Europeo, la Comisión ha revisado la legislación en materia de clima y energía actualmente en vigor y propone el paquete de medidas «*Objetivo 55*».

La mayor ambición climática de la Unión también significa que es necesario aumentar la contribución de todos los sectores. A tal efecto, se propone el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera como parte de la revisión de la Directiva 2003/87/CE⁶ (en lo sucesivo, la «Directiva RCDE»). Este comercio debe proporcionar un incentivo económico adicional para reducir el consumo directo de combustibles fósiles y contribuir así a reducir la emisión de gases de efecto invernadero. La introducción de un precio de mercado del carbono en estos dos sectores junto con otras medidas debe, a medio y largo plazo, reducir los costes para los edificios y el transporte por carretera y ofrecerá nuevas oportunidades de inversión y creación de empleo que podrán aprovecharse plenamente si existen políticas adecuadas en materia de mercado de trabajo y capacidades, como las que a escala de la UE apoya el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) establecido mediante el Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ y el Fondo de Transición Justa establecido en virtud del Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.

Sin embargo, el aumento del precio de los combustibles fósiles tendrá importantes repercusiones sociales y distributivas que podrían afectar de manera desproporcionada a los hogares, microempresas y usuarios del transporte vulnerables que gastan una mayor parte de sus ingresos en energía y transporte y que, en determinadas regiones, no tienen acceso a soluciones de movilidad y transporte alternativas y asequibles. Estas repercusiones en los grupos vulnerables varían de un Estado miembro a otro y es probable que los efectos sobre los precios se perciban con mayor intensidad en los Estados miembros, las regiones y la población con ingresos medios más bajos. Como consecuencia del aumento del precio de los combustibles por la tarificación del carbono, el comercio de derechos de emisión genera ingresos que pueden utilizarse para aliviar la carga que pesa sobre los grupos vulnerables.

Con el fin de abordar las repercusiones sociales y distributivas en los más vulnerables derivadas del comercio de derechos de emisión para los dos nuevos sectores de los edificios y el transporte por carretera, se crea un Fondo Social para el Clima (en lo sucesivo, «el Fondo»). La Comisión presentará los ajustes necesarios del marco presupuestario de la Unión como parte del próximo paquete de recursos propios, incluida una propuesta de modificación del marco financiero plurianual⁹. En concreto, una parte de los ingresos procedentes del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera irá a parar al presupuesto de la Unión y un porcentaje de este le corresponderá, en principio, al nuevo Fondo. Antes de que finalice el año, la Comisión también tiene la intención de presentar una propuesta de Recomendación del Consejo sobre el modo de abordar los aspectos sociales de la deseada transición ecológica.

5. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

6. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

7. Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L 231 de 30.6.2021, p. 21).

8. Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

9. Propuesta modificada del Reglamento (UE) 2020/2093 del Consejo por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (COM/2021/XXX final).

El Fondo tiene el objetivo de mitigar el impacto que la nueva tarificación del carbono sobre los precios y debe proporcionar financiación a los Estados miembros para apoyar sus políticas destinadas a abordar el impacto social del comercio de derechos de emisión en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables. Esto debe lograrse, en particular, mediante medidas temporales de ayuda a la renta e inversiones orientadas a reducir a medio y largo plazo la dependencia de los combustibles fósiles a través de una mayor eficiencia energética de los edificios, la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la energía renovable y la garantía de un mejor acceso a la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La creación del Fondo Social para el Clima tiene por objeto abordar parte de los retos sociales y distributivos de la transición ecológica de la Unión. Es coherente con la política de acción por el clima de la Unión y con los compromisos contraídos por la Unión y los Estados miembros en el marco del Acuerdo de París. A la hora de crear el Fondo se tiene en cuenta la mayor ambición climática de la Unión, tal como se confirmó en las Conclusiones del Consejo Europeo de diciembre de 2020 y mayo de 2021, así como las disposiciones de la Legislación europea sobre el Clima. En particular, el Fondo está destinado a aliviar la carga social y distributiva de las repercusiones del comercio de derechos de emisión en los precios para los sectores de los edificios y el transporte por carretera, así como a facilitar inversiones limpias para mitigar dicha carga. Otras legislaciones en materia de clima, energía y transporte que afectan a estos sectores incluyen aspectos sociales, por ejemplo, las disposiciones actuales de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ (la «Directiva sobre eficiencia energética») y la Directiva RCDE ya indican también que el uso de los fondos y los ingresos debe tener en cuenta los aspectos sociales. El nuevo Fondo complementa los instrumentos presupuestarios vigentes que se centran en las inversiones y las capacidades en relación con la transición.

El objetivo de neutralidad climática del Pacto Verde Europeo y la Legislación europea del clima, así como la doble transición ecológica y digital son una prioridad fundamental de la Unión. El paquete de medidas «*Objetivo 55*», el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas contribuirá de forma decisiva a afrontar la crisis económica, facilitar la recuperación tras la pandemia de Covid-19 y acelerar el cambio hacia una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima con el crecimiento económico y la cohesión social y territorial.

La necesidad y el valor de la transición ecológica no han hecho más que aumentar tras los graves efectos de la pandemia de Covid-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión. El Fondo empezará a funcionar durante los dos últimos años del Instrumento de Recuperación¹¹ y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia¹², que son medidas de la Unión para mitigar el impacto económico y social de la pandemia de Covid-19 y lograr que su economía y sociedad sean más sostenibles, resilientes y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades que presentan las transiciones ecológica y digital. La ejecución del Fondo, que debe continuar hasta 2032, será coherente con esas medidas anteriores. Del mismo modo, el Fondo de Transición Justa se financia con cargo al marco finan-

10. Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

11. Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, por el que se establece un Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la Covid-19 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 23).

12. Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

ciero plurianual y finalizará en 2027. Por tanto, el Fondo debe seguir funcionando durante cinco años más.

Gobernanza y configuración de las intervenciones

El Pacto Verde Europeo reconoció que la necesidad de una transición socialmente justa también debe reflejarse en las políticas a escala nacional y de la Unión. Esto incluye inversiones para ofrecer soluciones asequibles a las personas más afectadas por las políticas de tarificación del carbono y con menos capacidad para afrontar dicha tarificación, por ejemplo mediante la mejora del transporte público, así como medidas para mitigar y abordar la pobreza energética y promover el reciclaje profesional. Esto está en consonancia con los principios 1 y 20 del pilar europeo de derechos sociales con el fin de facilitar las transiciones en el mercado laboral en el contexto de la doble transición y la recuperación del impacto socioeconómico de la pandemia de Covid-19, así como garantizar el acceso a servicios esenciales como la energía y la movilidad para todos.

En el marco de la gobernanza climática, los Estados miembros están obligados a actualizar en 2023 sus planes nacionales integrados de energía y clima («PNIEC»), de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ («el Reglamento sobre la gobernanza»). Los PNIEC decenales describen el modo en que los Estados miembros de la UE pretenden abordar la eficiencia energética, las energías renovables y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y ya incluyen la pobreza energética en el marco de la legislación vigente. La Comisión hace el seguimiento de los progresos realizados e informa al respecto en el marco del informe sobre la Unión de la Energía. El Fondo y los planes sociales para el clima se vincularán y enmarcarán en las reformas previstas y los compromisos asumidos en los PNIEC. Con vistas a minimizar los costes administrativos adicionales, el calendario de presentación y adopción de los planes sociales para el clima se adapta al proceso de los planes nacionales integrados de energía y clima ya existentes.

La ejecución del Fondo a través de los planes sociales para el clima de los Estados miembros también será coherente con la política y las medidas objeto de apoyo por parte de otros instrumentos de la UE que fomenten una transición socialmente justa. Entre ellos figuran el Plan de Acción del Pilar Europeo de Derechos Sociales¹⁴, que pretende lograr una transición ecológica socialmente justa y equitativa para todos los europeos, el Fondo Social Europeo Plus (FSE+), los planes de transición justa de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/1056, las estrategias de renovación de edificios a largo plazo de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ y el Observatorio Europeo de la Pobreza Energética, que apoya las iniciativas de los Estados miembros por mitigar y supervisar la pobreza energética y las combinaciones de políticas conexas, en consonancia con la Recomendación de la Comisión sobre la pobreza energética¹⁶.

El Fondo Social para el Clima también contribuirá a la ejecución del «Plan de Acción de la UE: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»¹⁷, cuyo objetivo es maximizar las sinergias entre la descarbonización y el objetivo cero en materia de contaminación. A tal efecto, las medidas e inversiones se orientarán también

13. 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).

14. Refrendado por el Consejo Europeo los días 24 y 25 de junio de 2021.

15. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

16. Recomendación (UE) 2020/1563 de la Comisión de 14 de octubre de 2020 sobre la pobreza energética C/2020/9600 (DO L 357 de 27.10.2020, p. 35).

17. COM(2021) 400 final.

hacia las acciones (por ejemplo, calefacción y calderas) que puedan contribuir de forma simultánea a reducir la contaminación atmosférica, ya que la lucha contra la contaminación es también una lucha por la equidad y la igualdad. Los efectos más perjudiciales de la contaminación para la salud humana suelen padecerlos los grupos más vulnerables.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

Las bases jurídicas de la propuesta de Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima son el artículo 91, apartado 1, letra d), el artículo 192, apartado 1, y el artículo 194, apartado 1, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»).

El Fondo se establece para afrontar los retos sociales y distributivos derivados de la transición ecológica necesaria para luchar contra el cambio climático y para incentivar las medidas necesarias para paliar las consecuencias sociales del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera.

Según el artículo 191, apartado 1, del TFUE, la Unión debe contribuir a alcanzar, entre otros, los objetivos de conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas ambientales regionales o mundiales y, en particular, a luchar contra el cambio climático. La política de la Unión en materia de medio ambiente tiene como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Las medidas orientadas al transporte sostenible también se adoptan en virtud de estas disposiciones.

El Fondo aborda, en particular, los retos de la pobreza energética para los hogares y las microempresas vulnerables. Debe apoyar medidas para promover la eficiencia energética, el ahorro energético, así como el desarrollo de energías nuevas y renovables, tal como se indica en el artículo 194, apartado 1, letra c), del TFUE.

El Fondo también debe abordar la situación de los usuarios del transporte vulnerables. Debe apoyar medidas para facilitar su acceso a soluciones de movilidad y transporte de emisión cero y de baja emisión, en particular el transporte público, y contribuir así a la consecución de los objetivos de la política común de transportes indicados en el artículo 91, apartado 1, letra d), del TFUE.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El Fondo se establece con el fin de complementar el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera que debe aplicarse en toda la Unión. La aplicación de un precio uniforme para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los edificios y del transporte por carretera tendrá un impacto desigual en los distintos Estados miembros y regiones. El Fondo proporcionará apoyo a los Estados miembros para que puedan financiar un conjunto coherente de medidas, como una ayuda directa a la renta temporal y las inversiones que se consideren necesarias para cumplir los objetivos climáticos de la Unión y, en particular, para garantizar una calefacción, una refrigeración y una movilidad asequibles y sostenibles. El apoyo debe reflejar la diversidad de situaciones de los Estados miembros y sus regiones, teniendo en cuenta los mapas regionales de pobreza energética y los mapas de zonas remotas y rurales con malas comunicaciones por carretera o ferrocarril. Estas medidas e inversiones, incluida la ayuda directa a la renta temporal, beneficiarán a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte que sean vulnerables y se vean especialmente afectados por el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, ya que se espera que las entidades reguladas repercutan los costes en los consumidores finales.

La financiación con cargo al presupuesto de la Unión se concentra en acciones cuyos objetivos no pueden lograr en grado suficiente y por sí solos todos los Estados miembros («prueba de necesidad») y en las que la intervención de la Unión puede aportar un valor añadido frente a la actuación de los Estados miembros por separado. En este caso, las necesidades específicas de los distintos Estados miembros se reflejan en la metodología de asignación. Asimismo, la creación de un programa de la Unión garantiza que todos los Estados miembros puedan tomar medidas para complementar la acción por el clima a escala de la Unión. Los Estados miembros serán los responsables de diseñar y seleccionar las medidas e inversiones, ya que están mejor situados para que estas medidas reflejen las particularidades nacionales.

Los Estados miembros deben presentar un conjunto completo de medidas e inversiones que se financiarán con cargo al Fondo, como sus planes sociales para el clima, que deben presentarse junto con la actualización de sus PNIEC, de conformidad con el Reglamento sobre la gobernanza.

Para lograr una transición ecológica rápida y sólida en la que nadie se quede atrás se necesita una actuación a nivel de la Unión. Por tanto, se debe actuar a nivel de la Unión para coordinar una respuesta adecuada a los retos sociales derivados del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera («prueba de eficacia»). Los Estados miembros en solitario no pueden lograr este objetivo en grado suficiente y la intervención de la Unión puede aportar un valor añadido mediante el establecimiento de instrumentos destinados a apoyar financieramente a los Estados miembros en lo que se refiere al diseño y la ejecución de las tan necesarias medidas e inversiones.

Proporcionalidad

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad en el sentido de que no va más allá de lo imprescindible para alcanzar el objetivo fijado a escala de la Unión, ni de lo necesario a tal efecto.

Elección del instrumento

Los objetivos descritos en los apartados anteriores no pueden alcanzarse mediante una armonización de las legislaciones, ni mediante la acción voluntaria de los Estados miembros. Únicamente un reglamento permitiría su consecución. Un reglamento aplicable a todos los Estados miembros es también el instrumento jurídico más apropiado para organizar la prestación de ayuda financiera con vistas a garantizar la igualdad de trato entre los Estados miembros.

La mayor parte de los ingresos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión va a parar a los presupuestos nacionales de los Estados miembros y debe utilizarse para fines relacionados con el clima, en particular para abordar el impacto social del nuevo comercio de derechos de emisión. Se alienta a los Estados miembros a que utilicen dichos ingresos, así como los fondos adicionales disponibles procedentes de otros programas de la Unión, para medidas que apoyen una descarbonización de los sectores socialmente justa. Un nuevo fondo de gestión directa en el presupuesto de la Unión complementa estas medidas de manera que establece específicamente los retos sociales derivados del comercio de emisiones en los sectores de los edificios y el transporte por carretera y está directamente vinculado con ellos mediante un enfoque integrado orientado a los resultados y basado en un plan acordado con objetivos, hitos y resultados claros. La clave de reparto del Fondo tiene en cuenta el impacto desigual que se espera entre los Estados miembros y dentro de ellos.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

No se ha llevado a cabo una evaluación *ex post* ni un control de la adecuación en relación con esta propuesta, ya que aún no ha comenzado la aplicación de los objetivos más ambiciosos de la Unión en materia de clima.

Consultas con las partes interesadas

La Comisión invitó a los Estados miembros, los representantes de la industria del sector privado, las organizaciones no gubernamentales, las instituciones académicas y de investigación, los sindicatos y los ciudadanos a presentar sus observaciones y opiniones sobre el posible comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera, en particular sobre sus consecuencias sociales.

La Comisión realizó una primera ronda de consultas públicas antes de adoptar la Comunicación sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030, que proponía aumentar la ambición de la Unión y presentaba un plan integral con el fin de incrementar el objetivo vinculante de la Unión para 2030 para alcanzar, de forma responsable, como mínimo una reducción neta de las emisiones de al menos el 55%.

Para cada una de las propuestas del *paquete de medidas «Objetivo 55»*, la Comisión organizó una segunda ronda de consultas públicas en línea. Por lo que se refiere a la revisión de la Directiva RCDE, incluido el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, se recibieron casi quinientas respuestas¹⁸. Con anterioridad, la Comisión había invitado a presentar observaciones sobre una evaluación inicial del impacto¹⁹ de la revisión de la Directiva RCDE, incluidas las consideraciones iniciales y las opciones políticas sobre el posible establecimiento del régimen de comercio de derechos de emisión.

Por lo que se refiere a los sectores de los edificios y el transporte por carretera, varias partes interesadas, incluidos los interlocutores sociales tanto del lado de la patronal como de los trabajadores, se muestran escépticas en general en cuanto a la ampliación del comercio de derechos de emisión a estos sectores. Entre las opciones presentadas, la opción estratégica preferida por una amplia variedad de partes interesadas era comenzar con un sistema independiente para los sectores de los edificios y el transporte por carretera, como se refleja en la propuesta sobre la revisión del RCDE. Varias partes interesadas también se refirieron al impacto social de un aumento del precio del combustible para la calefacción y el transporte en los hogares más vulnerables. En particular, se destacó que los hogares con bajos ingresos pueden necesitar apoyo para llevar a cabo las inversiones necesarias en eficiencia energética y movilidad y transporte de emisión cero y de baja emisión.

Obtención y utilización de asesoramiento especializado

La presente propuesta se basa en los datos recogidos en la evaluación de impacto que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030²⁰, la evaluación de impacto que respalda la revisión de la Directiva RCDE²¹, el análisis realizado en apoyo de la

18. El plazo estuvo abierto durante doce semanas, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

19. La evaluación inicial de impacto estuvo abierta a comentarios entre el 29 de octubre de 2020 y el 26 de noviembre de 2020 y recibió unas doscientas cincuenta contribuciones. El resultado se puede consultar en el siguiente sitio web: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

20. SWD(2020) 176, en particular la sección 6.5.2.

21. [Evaluación de impacto que acompaña a ...].

estrategia a largo plazo de la Comisión²² y la información pertinente recopilada en otras iniciativas concurrentes del Pacto Verde Europeo, así como estudios anteriores relacionados con los edificios y el transporte por carretera.

Evaluación de impacto

Los problemas que el Fondo propuesto aborda, así como las posibles orientaciones para su solución se analizan en dos evaluaciones de impacto consecutivas, por lo que no se llevó a cabo ninguna evaluación de impacto específica.

La evaluación de impacto que sustenta el Plan del Objetivo Climático para 2030 puso de manifiesto que un aumento del objetivo de reducción de las emisiones al 55% en 2030 aumenta la proporción de los gastos de los hogares relacionados con la energía entre 0,7 y 0,8 puntos porcentuales. Las variaciones de los precios al consumo afectan a los hogares de formas diferentes que dependen de su estructura de gasto, el nivel y las fuentes de ingresos, la riqueza y la propia composición de los hogares.

Los cambios estimados en los precios relativos generados por una mayor ambición climática afectarían mucho más a las rentas más bajas que a las rentas más altas. Sin embargo, estos resultados no incluyen la redistribución de los ingresos procedentes de la subasta. Si, por ejemplo, se introduce una redistribución a tanto alzado de los ingresos procedentes de las subastas en función del tamaño de los hogares para cada Estado miembro, esto podría generar un impacto positivo en el bienestar del decil de gasto más bajo la población de la Unión en su conjunto y reducir de forma drástica el impacto negativo en todas las demás clases de gasto. La evaluación de impacto también llegó a la conclusión de que, como política concreta, un mecanismo de redistribución podría estar mucho más orientado a satisfacer las necesidades de los deciles de ingresos y gastos más bajos. Esto permitiría un mayor grado de compensación y apoyo a los hogares necesitados para cualquier nivel de ingresos generados por la tarificación del carbono.

La evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de modificación de la Directiva RCDE en el *paquete de medidas «Objetivo 55»* completa este análisis. Hace especial hincapié en la introducción del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera y analiza su impacto social, en particular en los hogares vulnerables y de bajos ingresos. En concreto, desglosa el gasto energético de los hogares en costes de combustible y costes de capital para inversiones, así como por los principales grupos de renta de los hogares y los grupos de renta de los Estados miembros.

Se espera que el gasto en inversión residencial aumente en 2030 en la Unión entre 0,4 y 0,7 puntos porcentuales de la renta de los hogares respecto del escenario de referencia como consecuencia del paquete de medidas *«Objetivo 55»*. Los gastos de inversión aumentan menos en una política más orientada al precio del carbono que en una combinación de políticas más equilibrada. En una combinación de políticas eficiente en términos de costes, el aumento del gasto en inversión de los hogares con ingresos más bajos sería, en todos los grupos de renta de los Estados miembros, más del doble del de los hogares medios. Los incrementos están muy por encima de la media de la Unión en los Estados miembros con un PIB per cápita inferior al 60% de la media de la Unión. Esto muestra la importancia del acceso a la financiación para la renovación del parque de viviendas y la adquisición de equipamientos de bajo consumo, en particular en los Estados miembros de menor renta.

La evaluación de impacto para la revisión de la Directiva RCDE concluyó que el comercio de derechos de emisión para los edificios no afectará por igual a los hogares, sino que probablemente tendrá un efecto regresivo sobre la renta disponible, ya

22. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones – Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra [COM(2018)773 final].

que los hogares con bajos ingresos tienden a gastar un porcentaje mayor de sus ingresos en calefacción. Además, la introducción de un precio del carbono armonizado tendrá un impacto muy diferente en los precios al consumo de los Estados miembros en función del nivel actual de los impuestos sobre los combustibles en cuestión, ya que los precios de los combustibles fósiles antes de impuestos son comparables entre los Estados miembros. Sin embargo, el gasto total en combustible expresado en porcentaje de los ingresos se mantiene, por término medio, casi estable. Esto significa que puede producirse un ahorro en los gastos de combustible a pesar del aumento de los precios, siempre que se realicen inversiones rentables. Si se realizan estas inversiones, en general, los hogares con ingresos más bajos estarán en mejores condiciones que el hogar medio. En el caso de los Estados miembros de renta baja, el porcentaje de los gastos de combustible en los gastos de consumo de los hogares aumenta en todos los grupos de renta, y este aumento es mayor en el caso de los hogares con bajos ingresos. Si se llevan a cabo las inversiones necesarias en eficiencia energética, renovación y energías renovables, el reto del aumento de los precios de los combustibles sigue siendo limitado y se centra en los hogares con ingresos más bajos de los Estados miembros de renta baja.

Por lo que se refiere al transporte por carretera, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y la evaluación de impacto, que acompaña al Plan del Objetivo Climático para 2030, han reconocido la importancia fundamental de las inversiones orientadas a impulsar la demanda de vehículos de emisión cero y de baja emisión y a acelerar la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje para estos vehículos, que desempeñarán un papel clave en el logro del objetivo de descarbonizar considerablemente el transporte por carretera de aquí a 2030.

La evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de revisión de la Directiva RCDE considera que el impacto del comercio de derechos de emisión del transporte por carretera en los hogares es variado. Normalmente, en la clasificación de los hogares por renta, las clases baja y media son aquellas donde el porcentaje del gasto en transporte es mayor (porque los hogares con ingresos más bajos no tienen acceso a un vehículo privado).

Sin embargo, la evaluación de impacto también llega a la conclusión de que, aunque la tarificación del carbono aumenta los costes de la energía para los consumidores, al mismo tiempo recauda ingresos que pueden utilizarse para reinversiones, así como para estimular la acción por el clima y abordar sus repercusiones sociales o distributivas. Los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión en el marco del comercio de derechos de emisión se pueden utilizar a través de diferentes mecanismos redistributivos como compensar a los consumidores, apoyar la inversión en eficiencia energética o en energías renovables u otras opciones.

Adecuación regulatoria y simplificación

La legislación en materia de RCDE de la UE siempre ha favorecido de forma sistemática los enfoques orientados a minimizar la carga normativa, tanto para los operadores económicos como para las administraciones.

En consonancia con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la presente propuesta se ha elaborado teniendo en cuenta las contribuciones de las partes interesadas (véase también la sección sobre la obtención y utilización de asesoramiento especializado).

Los planes sociales para el clima deben presentarse junto con la actualización de los planes nacionales integrados de energía y clima (PNIEC) existentes para minimizar los esfuerzos administrativos adicionales. Los PNIEC ya contienen una descripción detallada de los problemas subyacentes a la pobreza energética que aborda el Fondo. Del mismo modo, la renovación de edificios, el transporte sostenible y los proyectos relacionados con la descarbonización del transporte por carretera ya han sido ampliamente abordados en los planes nacionales de recuperación y resiliencia.

El esfuerzo administrativo adicional requerido recaería principalmente en las administraciones, mientras que los beneficios finales recaerían en los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte. Las oportunidades de ingresos y empleo beneficiarían a las empresas locales que, a menudo, son pequeñas y medianas empresas.

Derechos fundamentales

La propuesta tiene un efecto positivo en la preservación y el desarrollo de los derechos fundamentales de la Unión, así como en los principios de inclusión y no discriminación, en el supuesto de que los Estados miembros soliciten y reciban apoyo en los ámbitos conexos que puedan financiarse con cargo al Fondo.

Las mujeres se ven especialmente afectadas por las medidas de tarificación del carbono, ya que representan el 85% de las familias monoparentales. En las familias monoparentales el riesgo pobreza infantil es especialmente elevado. Durante toda la ejecución del Fondo se deben tener en cuenta y fomentar la igualdad de género y la igualdad de oportunidades para todos, así como la integración de dichos objetivos. Además, 87 millones de europeos con algún tipo de discapacidad viven en hogares privados y se enfrentan a un riesgo importante de pobreza y exclusión social (el 28,5% frente al 18,6% de las personas sin discapacidad en la Unión en 2019).

4. Repercusiones presupuestarias

La dotación total financiera del Fondo para el período 2025-2032 será de 72.200 millones EUR a precios corrientes. La Comisión propondrá en breve una modificación específica del Reglamento relativo al marco financiero plurianual para el período 2021-2027 con el fin de incorporar un gasto adicional de la Unión por un importe de 23.700 millones EUR para el período 2025-2027. El gasto debe adelantarse para preceder y acompañar una introducción fluida del nuevo RCDE. El importe de 48.500 millones EUR para el período 2028-2032 está sujeto a la disponibilidad de fondos dentro de los límites máximos anuales del marco financiero plurianual aplicable a que se refiere el artículo 312 del TFUE, para el que la Comisión presentará una propuesta antes del 1 de julio de 2025²³.

En principio, la dotación financiera del Fondo debe corresponder al 25% de los ingresos previstos procedentes de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva RCDE, dada su relación directa con el nuevo RCDE. La propuesta de modificación de la Decisión sobre el sistema de recursos propios establecerá la forma en que los Estados miembros deben poner a disposición del presupuesto de la Unión los ingresos necesarios en concepto de recursos propios.

Para el período 2025-2032, el Fondo se financiará, por tanto, con los recursos propios del presupuesto de la Unión, incluidos a partir de 2026 los ingresos procedentes del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, tal como se prevé en la modificación de la Decisión sobre el sistema de recursos propios que la Comisión presentará en breve. El Fondo debe aplicarse un año antes de la introducción del precio del carbono en el nuevo RCDE.

La distribución anual de los compromisos presupuestarios se calibrará en consonancia con el objetivo del Fondo. El resultado es un perfil de anticipo, en consonancia con los objetivos del Fondo para paliar los efectos de la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva RCDE en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables. Con el fin de anticipar los efectos de la ampliación, en 2025 ya estará disponible algún apoyo.

Los compromisos presupuestarios se desglosarán en tramos anuales distribuidos a lo largo de dos períodos plurianuales 2025-2027 y 2028-2032, correspondientes al actual y al próximo MFP y en consonancia con un calendario indicativo para la

23. Artículo 21 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 11).

realización de los hitos y objetivos correspondientes incluidos en la Decisión de la Comisión por la que se aprueben los planes sociales para el clima de los Estados miembros.

Los pagos de las asignaciones financieras al Estado miembro se efectuarán una vez completados los hitos y objetivos correspondientes acordados e indicados en el plan social para el clima del Estado miembro tal y como fue aprobado y a reserva de la financiación disponible. Los pagos se efectuarán sobre la base de la Decisión por la que se autoriza el desembolso de la asignación financiera.

Con el fin de facilitar la ejecución oportuna de las medidas e inversiones objeto de apoyo, se espera que la planificación de los hitos y objetivos de ajuste al calendario de los compromisos presupuestarios anuales, lo cual permitirá una rápida velocidad de absorción del Fondo. Los pagos finales se efectuarán en 2032, de conformidad con el plazo para la consecución de todos los hitos y objetivos.

La asignación financiera máxima del Fondo para cada Estado miembro se calculará con arreglo a la fórmula presentada en el anexo I del Reglamento. La proporción y el importe resultantes de cada Estado miembro en la dotación financiera del Fondo se presentan en el anexo II. Cada Estado miembro podrá presentar una solicitud por el importe de su asignación financiera máxima para ejecutar su respectivo plan.

La asignación financiera máxima por Estado miembro debe tener en cuenta el importe bruto de los gastos de apoyo administrativo a que se refiere el artículo 9, apartado 3, de dicho Reglamento. Los importes correspondientes se deducirán de las asignaciones financieras individuales de forma proporcional.

Los Estados miembros deben financiar al menos el 50% de los costes totales de los planes sociales para el clima. Deben utilizar parte de sus ingresos previstos procedentes de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva RCDE a tal efecto, sin perjuicio del inicio del Fondo en 2025.

Puede encontrarse información más detallada sobre la incidencia presupuestaria, así como sobre los recursos humanos y administrativos necesarios, en la ficha financiera legislativa adjunta a la presente propuesta.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Con el fin de hacer un seguimiento de la ejecución del Fondo, se establecerá un sistema de solicitud y ejecución de pagos.

Los Estados miembros deben elaborar sus planes sociales para el clima con el fin de establecer las medidas e inversiones que han de financiarse, los costes previstos y los hitos y objetivos que deben alcanzarse. La Comisión debe evaluar dichos planes y solo podrá aprobarlos tras una evaluación positiva basada en su pertinencia, eficacia, eficiencia y coherencia. El desembolso de la asignación financiera se efectuará tras la consecución de los hitos y objetivos acordados con el Estado miembro de que se trate y convertidos en vinculantes mediante una Decisión de ejecución de la Comisión. El calendario de presentación y los ciclos de presentación de los informes de situación se ajustan a las actualizaciones de los planes nacionales integrados de energía y clima presentados en virtud del Reglamento sobre la gobernanza.

A tal fin, una o dos veces al año, los Estados miembros podrán solicitar un pago en el marco del Fondo, que debe ir acompañado de pruebas sobre los hitos y objetivos pertinentes alcanzados. Los Estados miembros deben informar a la Comisión sobre los progresos realizados en la ejecución de las medidas e inversiones previstas en el marco de sus planes sociales para el clima en el informe bienal de situación relativo a la ejecución de sus PNIEC con arreglo al Reglamento sobre la gobernanza.

Con el fin de valorar la eficacia, la eficiencia, la pertinencia y la coherencia del Fondo, se realizarán una evaluación y una evaluación *ex post*. Cuando proceda, la Comisión adjuntará a la evaluación una propuesta de revisión del Reglamento.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Se crea un Fondo Social para el Clima para el período 2025-2032 con el fin de abordar el impacto social derivado del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y del transporte por carretera (artículo 1). Los recursos del Fondo deben facilitarse a los Estados miembros para proporcionar una ayuda temporal a la renta y apoyar las medidas e inversiones orientadas a reducir la dependencia de los combustibles fósiles mediante una mayor eficiencia energética de los edificios, la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la energía renovable, y la garantía de un mejor acceso a la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión en beneficio de los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables.

Cada Estado miembro debe establecer su plan social para el clima (artículo 3). El plan debe presentarse junto con la actualización del PNIEC con arreglo al procedimiento y el calendario previstos en el Reglamento sobre la gobernanza, cuya presentación oficial está prevista para finales de junio de 2024. El Reglamento establece el contenido del plan social para el clima (artículo 4) y enumera las acciones subvencionables (artículo 6) y no subvencionables (artículo 7). El Fondo debe financiar actividades que respeten plenamente las normas y prioridades de la Unión en materia de clima y medio ambiente y el principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴ (artículo 5).

La dotación financiera del Fondo es de 23 700 millones EUR para el período 2025-2027 y de 48 500 millones EUR para el período 2028-2032 (artículo 9), lo que corresponde en principio al 25% de los ingresos que se esperan obtener de la subasta de derechos de emisión en el marco del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. La distribución de los recursos del Fondo se efectuará de conformidad con el artículo 13 y los anexos I y II. Los Estados miembros deberán contribuir con al menos el 50% de los costes totales estimados del plan. A estos efectos, deben utilizar, entre otros, los ingresos procedentes de la subasta de sus derechos de emisión en el marco del comercio de derechos de emisión para los dos nuevos sectores (artículo 14).

La Comisión debe evaluar la pertinencia, la eficacia, la eficiencia y la coherencia de los planes de los Estados miembros (artículo 15). Tras una evaluación positiva, la Comisión adoptará una Decisión de Ejecución (artículo 16). De lo contrario, podrá rechazar el plan social para el clima, en cuyo caso el Estado miembro de que se trate podrá presentar una actualización del plan.

Durante la fase de ejecución, los Estados miembros podrán solicitar una modificación motivada de su plan social para el clima cuando, debido a circunstancias objetivas, sus hitos y objetivos no se puedan alcanzar (artículo 17). Los Estados miembros deben evaluar la idoneidad de sus planes sociales para el clima teniendo en cuenta los efectos reales del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera.

Sobre la base de una evaluación positiva del plan social para el clima, la Comisión celebrará un acuerdo con el Estado miembro de que se trate (artículo 18) a los efectos de establecer un compromiso jurídico individual en el sentido del Reglamen-

24. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

to (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ («el Reglamento Financiero»).

Los pagos de las asignaciones financieras a los Estados miembros en el marco del Fondo se efectúan una vez completados los hitos y objetivos acordados correspondientes indicados en los planes sociales para el clima. Se establecen normas concretas en materia de pagos y suspensión y resolución de los acuerdos relativos a las asignaciones financieras (artículo 19).

El Reglamento incluye las disposiciones necesarias para salvaguardar la vinculación del Fondo a la protección de los intereses financieros de la Unión (artículo 20).

Se incluyen disposiciones concretas para garantizar un sistema sólido de coordinación, comunicación y seguimiento (artículos 21, 22 y 23). La Comisión establecerá mediante actos delegados los indicadores comunes para la presentación de informes de situación y a efectos del seguimiento y evaluación.

Se realizará una evaluación con vistas a evaluar la eficacia, la eficiencia, la pertinencia y la coherencia del Fondo. Se llevará a cabo una evaluación del tamaño de la dotación financiera del Fondo en vista de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera con arreglo a la Directiva RCDE. Cuando proceda, la Comisión adjuntará a la evaluación una propuesta de revisión del Reglamento (artículo 24).

Con el fin de garantizar que el Fondo se utilice únicamente en caso de aplicación efectiva del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, el Reglamento será aplicable a partir de la fecha en que los Estados miembros deban transponer la Directiva RCDE para los edificios y el transporte por carretera (artículo 26). Además, los Estados miembros podrán solicitar un pago con cargo al Fondo no antes del año precedente al año de inicio de la subasta en el marco del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión (artículo 18, apartado 1).

2021/0206 (COD)

Propuesta de Reglamento del parlamento europeo y del consejo por el que se establece un Fondo Social para el Clima

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, letra d), su artículo 192, apartado 1, y su artículo 194, apartado 1, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁷,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión y sus Estados miembros son Partes en el Acuerdo de París, que se firmó en diciembre de 2015 en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»)²⁸ y entró en vigor en noviembre de 2016. En virtud de dicho Acuerdo, los Estados miembro están obligados a mantener el aumento de la temperatura media mundial

25. Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

26. DO C, , p.

27. DO C, , p..

28. Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y a proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de esos niveles.

(2) La Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo»²⁹ es una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad sostenible, más equitativa y más próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Asimismo, la Comisión propone proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Por último, la Comisión considera que esta transición ha de ser justa e integradora, sin dejar a nadie atrás.

(3) Mediante el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰ se recoge en la legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece un compromiso vinculante por parte de la Unión para reducir las emisiones. Para 2030, la Unión debe reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, una vez deducidas las absorciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, en al menos un 55% con respecto al nivel de 1990. Todos los sectores de la economía deben contribuir a lograr este objetivo.

(4) El 11 de diciembre de 2020, el Consejo Europeo refrendó dicho objetivo, subrayando al mismo tiempo la importancia de las consideraciones de equidad y solidaridad y de no dejar a nadie atrás. El 25 de mayo de 2021, el Consejo Europeo reafirmó dichas conclusiones e invitó a la Comisión a que presentara rápidamente su conjunto de medidas legislativas, junto con un examen en profundidad del impacto ambiental, económico y social a escala de los Estados miembros.

(5) El principio 20 del pilar europeo de derechos sociales establece que «toda persona tiene derecho a acceder a servicios esenciales de alta calidad, como el agua, el saneamiento, la energía, el transporte, los servicios financieros y las comunicaciones digitales. Debe prestarse a las personas necesitadas apoyo para el acceso a estos servicios».

(6) La Declaración de Oporto, de 8 de mayo de 2021, reafirmó el compromiso del Consejo Europeo de trabajar por una Europa social, así como su determinación de seguir profundizando la aplicación del pilar europeo de derechos sociales a escala nacional y de la UE, teniendo debidamente en cuenta las competencias respectivas y los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.

(7) Para cumplir los compromisos de avanzar hacia la neutralidad climática, se ha revisado y modificado la legislación de la Unión en materia de clima y energía con el fin de acelerar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

(8) Dichas modificaciones tienen diferentes repercusiones económicas y sociales en los distintos sectores de la economía, en los ciudadanos y en los Estados miembros. En particular, la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los edificios y del transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ debe proporcionar un incentivo económico adicional para invertir en la reducción del consumo de combustibles fósiles y acelerar así la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto, junto con otras medidas, debería reducir a medio y largo plazo

29. COM(2019) 640 final.

30. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

31. Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

los costes de los edificios y del transporte por carretera, y ofrecer nuevas oportunidades de creación de empleo y de inversión.

(9) Sin embargo, para financiar estas inversiones se necesitan recursos. Además, antes de que se lleven a cabo, es probable que aumente el coste de calefacción, refrigeración y cocina que soportan los hogares y los usuarios del transporte, así como del transporte por carretera, ya que los proveedores de combustible sujetos a las obligaciones en virtud del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera repercuten los costes del carbono a los consumidores.

(10) El aumento del precio de los combustibles fósiles puede afectar de forma desproporcionada a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables, que gastan una mayor parte de sus ingresos en energía y transporte y que, en determinadas regiones, no tienen acceso a soluciones de movilidad y transporte alternativas y asequibles y que pueden carecer de capacidad financiera para invertir en la reducción del consumo de combustibles fósiles.

(11) Por consiguiente, una parte de los ingresos generados por la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE debe utilizarse para abordar el impacto social derivado de esta inclusión, con el fin de que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(12) Esto es aún más pertinente en vista de los niveles actuales de pobreza energética. La pobreza energética es una situación en la que los hogares no pueden acceder a servicios energéticos esenciales como la refrigeración, cuando suben las temperaturas, y la calefacción. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 a escala de la UE³², el 6,9% de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar. En general, el Observatorio de la Pobreza Energética estima que más de 50 millones de hogares de la Unión Europea sufren pobreza energética. La pobreza energética es, por tanto, un reto importante para la Unión. Aunque los bonos sociales o la ayuda directa a la renta pueden proporcionar un alivio inmediato a los hogares que se encuentran en situación de pobreza energética, únicamente unas medidas estructurales específicas, en particular las renovaciones energéticas, pueden aportar soluciones duraderas.

(13) Por consiguiente, debe establecerse un Fondo Social para el Clima («el Fondo») para proporcionar fondos a los Estados miembros con el fin de apoyar sus políticas para abordar el impacto social del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables. Esto debe lograrse sobre todo a través de ayudas temporales a la renta y de medidas e inversiones orientadas a reducir la dependencia de los combustibles fósiles mediante una mayor eficiencia energética de los edificios, la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la energía renovable, y la garantía de un mejor acceso a la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión en beneficio de los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables.

(14) A tal fin, cada Estado miembro debe presentar a la Comisión un Plan Social para el Clima (en lo sucesivo, «el Plan»). Dichos planes deben perseguir dos objetivos. En primer lugar, deben proporcionar a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables los recursos necesarios para financiar y llevar a cabo inversiones en eficiencia energética, descarbonización de la calefacción y refrigeración, vehículos de emisión cero y de bajas emisiones y movilidad. En segundo lugar, deben mitigar el impacto del aumento del coste de los combustibles fósiles en los más vulnerables y, de este modo, prevenir la pobreza energética y de transporte durante el período de transición hasta que se realicen di-

32. Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida, SILC [ilc_md01].

chas inversiones. Los planes deben incluir un componente de inversión que promueva la solución a largo plazo de reducir la dependencia de los combustibles fósiles y podrían contemplar otras medidas, como la ayuda directa a la renta temporal para mitigar los efectos negativos sobre la renta a corto plazo.

(15) Los Estados miembros, en consulta con las autoridades regionales, son los más indicados para diseñar y ejecutar planes adaptados y orientados a sus circunstancias locales, regionales y nacionales, como sus políticas vigentes en los ámbitos correspondientes y el uso previsto de otros fondos pertinentes de la UE. De este modo, la gran diversidad de situaciones, los conocimientos específicos de los gobiernos locales y regionales, la investigación y la innovación, las relaciones industriales y las estructuras de diálogo social, así como las tradiciones nacionales, pueden respetarse mejor y contribuir a la eficacia y la eficiencia del apoyo general a las personas vulnerables.

(16) Garantizar que las medidas e inversiones se orienten en particular hacia los hogares en situación de pobreza energética o vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables es fundamental para una transición justa hacia la neutralidad climática. Las medidas de apoyo para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero deben ayudar a los Estados miembros a abordar el impacto social derivado del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera.

(17) Mientras se producen los efectos de estas inversiones en la reducción de los costes y las emisiones, una ayuda directa a la renta bien definida para los más vulnerables contribuiría a una transición justa. Esta ayuda debe entenderse como una medida temporal que acompaña a la descarbonización de los sectores de la vivienda y el transporte. No sería permanente, ya que no aborda las causas profundas de la pobreza energética y de transporte. Dicha ayuda solo debe referirse a las repercusiones directas de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, y no a los costes de electricidad o calefacción relacionados con la inclusión de la producción de electricidad y calor en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. La posibilidad de acogerse a esta ayuda directa a la renta debe limitarse en el tiempo.

(18) Teniendo en cuenta la importancia de luchar contra el cambio climático en consonancia con los compromisos del Acuerdo de París y el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, las medidas adoptadas en virtud del presente Reglamento deben contribuir a la consecución del objetivo de que el 30% de todo el gasto en el marco financiero plurianual 2021-2027 se destine a la integración de los objetivos climáticos y contribuya a la ambición de destinar el 10% del gasto anual a los objetivos en materia de biodiversidad en 2026 y 2027, teniendo en cuenta al mismo tiempo los solapamientos existentes entre los objetivos en materia de clima y biodiversidad. A tal efecto, debe utilizarse la metodología establecida en el anexo II del Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo³³ para identificar los gastos del Fondo. El Fondo debe financiar actividades que respeten plenamente las normas y prioridades de la Unión en materia de clima y medio ambiente y cumplan el principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴. Solo estas medidas e inversiones deben incluirse en los planes. Por norma general, debe considerarse que las medidas de ayuda directa a la

33. Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021 por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159).

34. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

renta tienen un impacto previsible insignificante en los objetivos medioambientales y, como tales, se considera que cumplen el principio de «no causar un perjuicio significativo». La Comisión tiene la intención de publicar orientaciones técnicas para los Estados miembros con bastante antelación a la preparación de los planes. Las orientaciones explicarán el modo en que las medidas e inversiones deben cumplir el principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852. La Comisión tiene previsto presentar en 2021 una propuesta de Recomendación del Consejo sobre cómo abordar los aspectos sociales de la transición ecológica.

(19) Las mujeres se ven especialmente afectadas por la tarificación del carbono, ya que representan el 85% de las familias monoparentales. En las familias monoparentales el riesgo pobreza infantil es especialmente elevado. La igualdad de género y de oportunidades para todos, y la integración de estos objetivos, así como las cuestiones de accesibilidad para las personas con discapacidad se deben tener en cuenta y promover a lo largo de la preparación y ejecución de los planes para garantizar que nadie se quede atrás.

(20) Los Estados miembros deben presentar sus planes junto con la actualización de sus planes nacionales integrados de energía y clima, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵. Los planes deben incluir las medidas que han de financiarse, sus costes estimados y la contribución nacional. También deben incluir los hitos y objetivos clave para evaluar la aplicación efectiva de las medidas.

(21) El Fondo y los planes deben ser coherentes con las reformas previstas y los compromisos asumidos por los Estados miembros en el marco de sus planes nacionales integrados de energía y clima actualizados de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999, en virtud de la Directiva [aaaa/nnn] del Parlamento Europeo y del Consejo [Propuesta de refundición de la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética]³⁶, el Plan de Acción del Pilar Europeo de Derechos Sociales³⁷, el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) establecido por el Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸, los planes de transición justa con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹ y las estrategias de renovación de edificios a largo plazo de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰. Con el fin de garantizar la eficiencia administrativa, en su caso, la información incluida en los planes debe ser coherente con la legislación y los planes enumerados anteriormente.

(22) La Unión debe apoyar con medios financieros a los Estados miembros para ejecutar sus planes a través del Fondo Social para el Clima. Los pagos del Fondo Social para el Clima deben condicionarse a la consecución de los hitos y objetivos incluidos en los planes. Esto permitiría tener en cuenta de manera eficaz las circunstancias y prioridades nacionales, al tiempo que simplificaría la financiación y facilitaría su integración con otros programas de gasto nacionales, garantizando el impacto y la integridad del gasto de la UE.

35. 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).

36. [Añadir ref]

37. Refrendado por el Consejo Europeo los días 24 y 25 de junio de 2021.

38. Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L 231 de 30.6.2021, p. 21).

39. Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

40. Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

(23) La dotación financiera del Fondo debe, en principio, ser proporcional a los importes correspondientes al 25% de los ingresos previstos procedentes de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en el período 2026-2032. De conformidad con la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo⁴¹, los Estados miembros deben poner estos ingresos a disposición del presupuesto de la Unión como recursos propios. Los Estados miembros deben financiar ellos mismos el 50% de los costes totales de su plan. A tal efecto, así como para las inversiones y las medidas orientadas a acelerar y aliviar la necesaria transición para los ciudadanos que se vean afectados negativamente, los Estados miembros deben utilizar, entre otros, los ingresos que esperan obtener del comercio de derechos de emisión de los edificios y el transporte por carretera en virtud de la Directiva 2003/87/CE.

(24) El Fondo debe apoyar las medidas que respeten el principio de adicionalidad de la financiación de la Unión. El Fondo no debe ser un sustituto de los gastos nacionales ordinarios, salvo en casos debidamente justificados.

(25) Con el fin de garantizar una asignación eficiente y coherente de los fondos y de respetar el principio de buena gestión financiera, las acciones previstas en el marco del presente Reglamento deben ser coherentes con los programas de la Unión en curso y complementarlos, así como evitar la doble financiación procedente del Fondo y de otros programas de la Unión de los mismos gastos. En particular, la Comisión y el Estado miembro deben garantizar, en todas las etapas del proceso, una coordinación efectiva para salvaguardar la consistencia, la coherencia, la complementariedad y la sinergia entre las distintas fuentes de financiación. A tal efecto, debe exigirse a los Estados miembros que, cuando presenten sus planes a la Comisión, aporten la información pertinente sobre la financiación de la Unión ya existente o prevista. El apoyo financiero concedido en el marco del Fondo se sumará al proporcionado con arreglo a otros programas e instrumentos de la Unión. Las medidas y las inversiones financiadas con arreglo al Fondo deben poder recibir financiación de otros programas e instrumentos de la Unión, siempre que dicha ayuda no cubra el mismo coste.

(26) Los pagos deben efectuarse sobre la base de una Decisión de la Comisión por la que se autorice el desembolso al Estado miembro de que se trate. Por consiguiente, es necesario establecer una excepción a lo dispuesto en el artículo 116, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴², de modo que el plazo de pago pueda comenzar a contar a partir de la fecha de la comunicación de dicha Decisión por parte de la Comisión al Estado miembro de que se trate, y no a partir de la fecha de recepción de la solicitud de pago.

(27) A fin de garantizar la transparencia de las normas de seguimiento y evaluación, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de indicadores comunes para la presentación de informes de situación y a efectos del seguimiento y evaluación de la ejecución de los planes. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de expertos, y que dichas consultas se lleven a cabo de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mis-

41. Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).

42. Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

mo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(28) La ejecución del Fondo debe efectuarse en consonancia con el principio de buena gestión financiera, incluidas la prevención y la persecución efectivas del fraude, el fraude fiscal, la evasión fiscal, la corrupción y los conflictos de intereses.

(29) A efectos de una buena gestión financiera, teniendo en cuenta el carácter orientado a los resultados del Fondo, deben establecerse normas específicas relativas a los compromisos presupuestarios, los pagos, la suspensión y la recuperación de fondos, así como a la resolución de los acuerdos relacionados con la ayuda financiera. Los Estados miembros deben adoptar las medidas adecuadas para garantizar que el uso de fondos en relación con las medidas financiadas por el Fondo se ajuste al Derecho aplicable de la Unión y nacional. Los Estados miembros deben velar por que, en su caso, dicha ayuda se conceda respetando las normas sobre ayudas estatales de la UE. En particular, deben garantizar que prevengan, detecten y corrijan el fraude, la corrupción y los conflictos de intereses, y eviten la doble financiación procedente del Fondo y de otros programas de la Unión. Debe existir la posibilidad de suspender o resolver los acuerdos relacionados con la ayuda financiera, así como de reducir y recuperar la contribución financiera cuando el Estado miembro de que se trate no haya ejecutado satisfactoriamente el plan, o en caso de irregularidades graves, tales como fraude, corrupción o conflictos de intereses en relación con las medidas financiadas por el Fondo, o un grave incumplimiento de una obligación derivada de los acuerdos relacionados con la ayuda financiera. Deben establecerse procedimientos contradictorios adecuados para garantizar que la decisión de la Comisión en relación con la suspensión y la recuperación de los importes pagados, o con la resolución de los acuerdos relacionados con la ayuda financiera, respeta el derecho de los Estados miembros a presentar observaciones.

(30) La Comisión debe velar por la protección efectiva de los intereses financieros de la Unión. Si bien es principalmente responsabilidad del propio Estado miembro garantizar que el Fondo se ejecute de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional pertinente, la Comisión debe recibir garantías suficientes de los Estados miembros en ese sentido. A tal fin, a la hora de ejecutar el Fondo, los Estados miembros deben garantizar el funcionamiento de un sistema de control interno eficaz y eficiente y recuperar los importes pagados o utilizados indebidamente. A ese respecto, los Estados miembros deben poder recurrir a sus sistemas nacionales habituales de gestión presupuestaria. Los Estados miembros deben recopilar, registrar y almacenar en un sistema electrónico de categorías armonizadas de datos e información que permita prevenir, detectar y corregir irregularidades graves, tales como el fraude, la corrupción y los conflictos de intereses en lo que respecta a las medidas financiadas por el Fondo. La Comisión debe poner a disposición un sistema de información y seguimiento, que incluya una única herramienta de extracción de datos y puntuación de riesgos, para acceder a estos datos e información y analizarlos, con miras a una aplicación obligatoria por parte de los Estados miembros.

(31) La Comisión, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), el Tribunal de Cuentas y, en su caso, la Fiscalía Europea deben poder utilizar el sistema de información y seguimiento dentro de sus competencias y derechos.

(32) Los Estados miembros y la Comisión solo deben estar autorizados a tratar datos personales únicamente cuando sea necesario para garantizar la aprobación de la gestión, la auditoría y el control, la información, la comunicación y la publicidad de la utilización de los fondos en relación con las medidas para la ejecución en el marco del Fondo. Los datos personales deben tratarse de conformidad con el Regla-

mento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³ o con el Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁴, según corresponda.

(33) De conformidad con el Reglamento Financiero (UE, Euratom) 2018/1046, el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁵ y los Reglamentos (CE, Euratom) n.º 2988/95⁴⁶, (Euratom, CE) n.º 2185/96⁴⁷ y (UE) 2017/1939⁴⁸ del Consejo, los intereses financieros de la Unión deben protegerse con medidas proporcionadas, incluidas medidas para la prevención, detección, corrección e investigación del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses, y, en su caso, para la imposición de sanciones administrativas. En particular, de conformidad con los Reglamentos (Euratom, CE) n.º 2185/96 y (UE, Euratom) n.º 883/2013, la OLAF está facultada para llevar a cabo investigaciones administrativas, en particular controles y verificaciones *in situ*, con el fin de determinar si ha habido fraude, corrupción, conflicto de intereses o cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión. De conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1939, la Fiscalía Europea está facultada para investigar actos de fraude, corrupción, conflictos de intereses y otros delitos que afecten a los intereses financieros de la Unión y ejercer la acción penal al respecto, según lo establecido en la Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹. De conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, toda persona o entidad que reciba fondos del presupuesto de la Unión debe cooperar plenamente en la protección de los intereses financieros de esta, conceder los derechos y el acceso necesarios a la Comisión, a la OLAF, al Tribunal de Cuentas y, respecto de los Estados miembros participantes en la cooperación reforzada en virtud del Reglamento (UE) 2017/1939, a la Fiscalía Europea, y garantizar que los terceros implicados en la ejecución de los fondos de la Unión concedan derechos equivalentes.

(34) Son de aplicación al presente Reglamento las normas financieras horizontales adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la base del artículo 322 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Dichas normas se establecen en el Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y determinan, en particular, las modalidades de establecimiento y ejecución del presupuesto mediante subvenciones, contratos públicos, premios y ejecución indirecta, y organizan el control de la responsabilidad de los agentes financieros. Las normas adoptadas sobre la base del artículo 322 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea también incluyen un régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión.

Han adoptado el presente reglamento:

43. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de Protección de Datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

44. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

45. Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

46. Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas (DO L 312 de 23.12.1995, p. 1).

47. Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

48. Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo, de 12 de octubre de 2017, por el que se establece una cooperación reforzada para la creación de la Fiscalía Europea (DO L 283 de 31.10.2017, p. 1).

49. Directiva (UE) 2017/1371 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2017, sobre la lucha contra el fraude que afecta a los intereses financieros de la Unión a través del Derecho penal (DO L 198 de 28.7.2017, p. 29).

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto, ámbito de aplicación y objetivos

Se establece el Fondo Social para el Clima (en lo sucesivo, «el Fondo»).

El Fondo prestará apoyo a los Estados miembros para la financiación de las medidas e inversiones incluidas en sus planes sociales para el clima («los planes»).

Las medidas e inversiones que reciban apoyo del Fondo beneficiarán a los hogares, microempresas y usuarios del transporte que sean vulnerables y se vean especialmente afectados por la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, en particular los hogares en situación de pobreza energética y los ciudadanos que carecen de transporte público alternativo a los vehículos privados (en zonas remotas y rurales).

El objetivo general del Fondo es contribuir a la transición hacia la neutralidad climática abordando el impacto social de la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE. El objetivo específico del Fondo es apoyar a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables mediante ayudas temporales y directas a la renta y medidas e inversiones destinadas a aumentar la eficiencia energética de los edificios, la descarbonización de la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la energía renovable, y la garantía de un mejor acceso a la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión.

Artículo 2. Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

1) «renovación de edificios»: todo tipo de renovación de edificios relacionada con la energía, incluido el aislamiento de la envolvente del edificio, es decir, paredes, tejados, suelo, la sustitución de ventanas, la sustitución de aparatos de calefacción, refrigeración y cocina, y la instalación de producción *in situ* de energía renovable;

2) «pobreza energética»: la pobreza energética tal como se define en el artículo 2, apartado [(49)] de la Directiva (UE) [aaaa/nnn] del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰;

3) «costes totales estimados del plan»: costes totales estimados de las medidas e inversiones incluidas en el plan presentado;

4) «asignación financiera»: la ayuda financiera no reembolsable disponible con arreglo al Fondo para su asignación o que ha sido asignada a un Estado miembro;

5) «hogar»: un hogar privado según se define en el artículo 2, apartado 15, del Reglamento (UE) 2019/1700 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹;

6) «hito»: un logro cualitativo utilizado para medir el progreso hacia la consecución de una medida o inversión;

7) «objetivo»: un logro cuantitativo utilizado para medir el progreso hacia la consecución de una medida o inversión;

8) «energía renovable»: la energía procedente de fuentes renovables no fósiles, tal como se define en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵²;

50. [Directiva (UE) [aaaa/nnn] del Parlamento Europeo y del Consejo (DO C [...] de [...], p. [...])]. [Propuesta de refundición de la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética].

51. Reglamento (UE) 2019/1700 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de octubre de 2019 por el que se establece un marco común para las estadísticas europeas relativas a las personas y los hogares, basadas en datos individuales recogidos a partir de muestras, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 808/2004, (CE) n.º 452/2008 y (CE) n.º 1338/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan el Reglamento (CE) n.º 1177/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 577/980 del Consejo (DO L 261I, de 14.10.2019, p. 1).

52. Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

9) «microempresa»: una empresa que ocupa a menos de 10 personas y cuyo volumen de negocios anual o cuyo balance general anual no supera los 2 millones EUR, calculado de conformidad con los artículos 3 a 6 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión⁵³;

10) «usuarios del transporte»: hogares o microempresas que utilizan diversas opciones de transporte y movilidad;

11) «hogares vulnerables»: los hogares en situación de pobreza energética o los hogares, incluidos los de renta media-baja, que se vean significativamente afectados por el impacto en los precios de la inclusión de los edificios en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE y que carecen de medios para renovar el edificio que ocupan;

12) «microempresas vulnerables»: las microempresas que se vean significativamente afectadas por el impacto en los precios de la inclusión de los edificios en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE y que carecen de medios para renovar el edificio que ocupan;

13) «usuarios del transporte vulnerables»: los usuarios del transporte, incluidos los hogares de renta media-baja, que se vean significativamente afectados por el impacto en los precios de la inclusión del transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE y que carecen de medios para adquirir vehículos de emisión cero y de baja emisión o para cambiar a modos de transporte sostenibles alternativos, como el transporte público, en particular en zonas rurales y remotas.

Capítulo II. Planes sociales para el clima

Artículo 3. Planes sociales para el clima

1. Cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan social para el clima (en lo sucesivo, «el plan») junto con la actualización del plan nacional integrado de energía y clima a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999, de conformidad con el procedimiento y el calendario establecidos en dicho artículo. El plan incluirá un conjunto coherente de medidas e inversiones para abordar el impacto de la tarificación del carbono en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables, a fin de garantizar una calefacción, refrigeración y movilidad asequibles, acompañando y acelerando al mismo tiempo las medidas necesarias para cumplir los objetivos climáticos de la Unión.

2. El plan podrá incluir medidas nacionales de ayuda temporal y directa a la renta para hogares vulnerables y hogares que sean usuarios del transporte vulnerables con el fin de reducir el impacto del aumento del precio de los combustibles fósiles derivado de la inclusión de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE.

3. El Plan incluirá proyectos nacionales con los siguientes objetivos:

a) financiar medidas e inversiones para aumentar la eficiencia energética de los edificios, poner en marcha medidas de mejora de la eficiencia energética, llevar a cabo la renovación de edificios y descarbonizar la calefacción y la refrigeración de los edificios, incluida la integración de la producción de energía a partir de fuentes renovables;

b) financiar medidas e inversiones para aumentar el uso de la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión.

Artículo 4. Contenido de los planes sociales para el clima

1. Los planes sociales para el clima establecerán, en particular, los siguientes elementos:

⁵³ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

a) medidas e inversiones concretas de conformidad con el artículo 3 con el fin de reducir los efectos a que se refiere la letra c) del presente apartado, junto con una explicación de cómo dichas medidas contribuirían de manera eficaz a la consecución de los objetivos fijados en el artículo 1 en el marco de la definición general de las políticas pertinentes de un Estado miembro;

b) medidas de acompañamiento concretas necesarias para llevar a cabo las medidas e inversiones del plan y reducir los efectos a que se refiere la letra c), así como información sobre la financiación existente o prevista de medidas e inversiones procedente de otras fuentes de la Unión, internacionales, públicas o privadas;

c) una estimación de los posibles efectos de este aumento de los precios en los hogares y, en particular, en la incidencia de la pobreza energética, en las microempresas y en los usuarios del transporte, que comprenda, en particular, una estimación y la determinación de los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables; estos impactos deben analizarse con un nivel suficiente de desagregación regional, teniendo en cuenta elementos como el acceso al transporte público y a los servicios básicos y determinando las zonas más afectadas, en particular los territorios remotos y rurales;

d) cuando el plan prevea las medidas a que se refiere el artículo 3, apartado 2, los criterios para la determinación de los receptores finales elegibles, la indicación del plazo previsto para las medidas en cuestión y su justificación sobre la base de una estimación cuantitativa y una explicación cualitativa de cómo se espera que las medidas del plan reduzcan la pobreza energética y de transporte y la vulnerabilidad de los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte ante un aumento del precio del transporte por carretera y del combustible para calefacción;

e) los hitos y objetivos previstos, así como un calendario indicativo para la realización de las medidas e inversiones con plazo de finalización hasta el 31 de julio de 2032;

f) los costes totales estimados del plan, acompañados de una justificación adecuada de estos y de explicaciones sobre su conformidad con el principio de coste-eficacia y su proporcionalidad respecto del impacto previsto del plan;

g) la contribución nacional prevista para el total de los costes estimados, calculada con arreglo con el artículo 14;

h) una explicación de cómo el plan garantiza que ninguna de sus inversiones o medidas cause un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852; la Comisión ofrecerá orientaciones técnicas a los Estados miembros dirigidas al ámbito de aplicación del Fondo a tal efecto; no se requiere ninguna explicación para las medidas a que se refiere el artículo 3, apartado 2;

i) las disposiciones para el seguimiento y la ejecución efectivos del plan por parte del Estado miembro de que se trate, en particular de los hitos y objetivos propuestos, incluidos los indicadores para la realización de las medidas e inversiones, que, cuando proceda, serán los que están disponibles en la Oficina Estadística de la Unión Europea y el Observatorio Europeo de la Pobreza Energética fijados en la Recomendación 2020/1563 de la Comisión⁵⁴ sobre la pobreza energética;

j) para la preparación y, en su caso, la ejecución del plan, un resumen del proceso de consulta, realizado de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/1999 y con el marco jurídico nacional, de las autoridades locales y regionales, los interlocutores sociales, las organizaciones de la sociedad civil, las organizaciones juveniles y otras partes interesadas pertinentes, y cómo se reflejan en el plan las aportaciones de las partes interesadas;

k) una explicación del sistema adoptado por el Estado miembro para prevenir, detectar y corregir la corrupción, el fraude y los conflictos de intereses en la utilización de los fondos concedidos en el marco del Fondo, y las disposiciones tomadas

54. DO L 357 de 27.10.2020, p. 35.

con el fin de evitar la doble financiación procedente del Fondo y de otros programas de la Unión.

2. Los planes serán coherentes con la información incluida y los compromisos contraídos por los Estados miembros en el marco del Plan de Acción del Pilar Europeo de Derechos Sociales y el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) establecido por el Reglamento (UE) 2021/1057, de sus programas operativos en materia de política de cohesión en virtud del Reglamento (UE) 2021/1058⁵⁵, de sus planes de recuperación y resiliencia de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁶, de sus estrategias de renovación de edificios a largo plazo con arreglo a la Directiva 2010/31/UE y de sus planes nacionales integrados de energía y clima actualizados en virtud del Reglamento (UE) 2018/1999. También complementarán los planes de transición justa de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁷.

3. A la hora de preparar sus planes, los Estados miembros podrán solicitar a la Comisión que organice un intercambio de buenas prácticas. Los Estados miembros también podrán solicitar apoyo técnico en el marco del instrumento ELENA, establecido por un acuerdo de la Comisión con el Banco Europeo de Inversiones en 2009, o en el marco del instrumento de apoyo técnico establecido por el Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸.

Capítulo III. Apoyo del fondo a los planes sociales para el clima

Artículo 5. Principios que rigen el Fondo y condiciones para acceder a la financiación

1. El Fondo proporcionará ayuda financiera a los Estados miembros para financiar las medidas e inversiones establecidas en sus planes.

2. El pago de la ayuda estará supeditado a la consecución de los hitos y objetivos de las medidas e inversiones establecidas en los planes. Dichos hitos y objetivos serán compatibles con los objetivos climáticos de la Unión y abarcarán, en particular:

- a) la eficiencia energética;
- b) la renovación de edificios;
- c) la movilidad y el transporte de emisión cero y de baja emisión;
- d) la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero;
- e) la reducción del número de hogares vulnerables, especialmente de los hogares en situación de pobreza energética, microempresas vulnerables y usuarios del transporte vulnerables, también en las zonas rurales y remotas.

3. El Fondo apoyará únicamente medidas e inversiones que respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo» a que hace referencia el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852.

Artículo 6. Medidas e inversiones que deben incluirse en los costes totales estimados de los planes sociales para el clima

1. Los Estados miembros podrán incluir los costes de las medidas de ayuda temporal y directa a la renta de los hogares vulnerables y los hogares vulnerables que sean usuarios del transporte con el fin de absorber el aumento de los precios del transporte por carretera y de los combustibles para calefacción. Este apoyo se reducirá con el tiempo y se limitará al impacto directo del comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. El derecho a percibir dicha

55. Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión (DO L 231 de 30.6.2021, p. 60).

56. Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

57. Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

58. Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico (DO L 57 de 18.2.2021, p. 1).

ayuda directa a la renta cesará dentro de los plazos establecidos en el artículo 4, apartado 1, letra d).

2. Los Estados miembros podrán incluir los costes de las siguientes medidas e inversiones en los costes totales estimados de los planes, siempre que beneficien principalmente a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables o los usuarios del transporte vulnerables y tengan por objetivo:

a) apoyar las renovaciones de edificios, en particular para quienes ocupen los edificios menos eficientes, también en forma de ayuda financiera o incentivos fiscales como la deducibilidad de los costes de renovación del alquiler, independientemente de la titularidad de los edificios de que se trate;

b) contribuir a la descarbonización de la calefacción, la refrigeración y la cocina en los edificios, incluida la electrificación, así como a la integración de energías renovables que contribuyan al ahorro energético;

c) apoyar a las entidades públicas y privadas en el desarrollo y la oferta de soluciones asequibles en materia de renovación de la eficiencia energética y de instrumentos de financiación adecuados en consonancia con los objetivos sociales del Fondo;

d) facilitar el acceso a vehículos de emisión cero y de baja emisión y bicicletas, en particular ayudas financieras o incentivos fiscales para su adquisición, así como para infraestructuras públicas y privadas adecuadas, incluidas las de recarga y repostaje; en el caso de las ayudas relativas a los vehículos de baja emisión se proporcionará un calendario para la reducción gradual de la ayuda;

e) conceder el acceso gratuito, o tarifas adaptadas, al transporte público, así como fomentar la movilidad sostenible bajo demanda y los servicios de movilidad compartidos;

f) apoyar a las entidades públicas y privadas en el desarrollo y la prestación de servicios asequibles de movilidad y transporte de emisión cero y de baja emisión y la adopción de opciones de movilidad activa atractivas para las zonas rurales, insulares, montañosas, remotas y menos accesibles o para las regiones o territorios menos desarrollados, incluidas las zonas periurbanas menos desarrolladas.

Artículo 7. Exclusiones de los costes totales estimados de los planes sociales para el clima

1. El Fondo no apoyará medidas en forma de ayuda directa a la renta, ni los costes totales estimados de los planes incluirán estas medidas, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del presente Reglamento para los hogares que ya se beneficien de:

a) una intervención pública en materia de nivel de precios de los combustibles contemplados en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE;

b) las intervenciones públicas de fijación de precios para el suministro de gas de conformidad con el artículo 3, apartado 3, de la Directiva 2009/73/CE.

2. Cuando el Estado miembro de que se trate demuestre en su plan que las intervenciones públicas a que se refiere el apartado 1 no compensan totalmente el incremento de precios derivado de la inclusión de los sectores de los edificios y el transporte por carretera en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, la ayuda directa a la renta podrá incluirse en los costes totales estimados dentro de los límites del incremento de precios no compensado totalmente.

Artículo 8. Traslado de los beneficios a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte

Los Estados miembros podrán incluir en los costes totales estimados la ayuda financiera proporcionada a entidades públicas o privadas distintas de los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables, si dichas entidades llevan a cabo medidas e inversiones que benefician en última

instancia a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables.

Los Estados miembros establecerán las salvaguardias reglamentarias y contractuales necesarias para garantizar que todo el beneficio se traslade a los hogares, las microempresas y los usuarios del transporte.

Artículo 9. Presupuesto

1. La dotación financiera para la ejecución del Fondo durante el período 2025-2027 será de 23 700 millones EUR a precios corrientes.

2. La dotación financiera para la ejecución del Fondo durante el período 2028-2032 será de 48 500 millones EUR a precios corrientes, a reserva de la disponibilidad de los importes dentro de los límites máximos anuales del marco financiero plurianual aplicable a que se refiere el artículo 312 del TFUE.

3. Los importes contemplados en los apartados 1 y 2 podrán cubrir también los gastos correspondientes a actividades de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación que se requieran para la gestión del Fondo y la consecución de sus objetivos, en particular estudios, reuniones de expertos, consultas de partes interesadas, acciones de información y comunicación, incluidas las acciones de divulgación inclusivas, y la comunicación institucional de las prioridades políticas de la Unión en la medida en que estén relacionadas con los objetivos del presente Reglamento, los gastos relacionados con las redes informáticas centradas en el tratamiento e intercambio de información, herramientas internas de tecnología de la información y todos los demás gastos de asistencia técnica y administrativa en que haya incurrido la Comisión para la gestión del Fondo. Los gastos también podrán cubrir los costes de apoyo a otras actividades, por ejemplo, el control de calidad y el seguimiento de los proyectos sobre el terreno, así como los costes de asesoramiento *inter pares* y de expertos para la evaluación y ejecución de las acciones subvencionables.

Artículo 10. Recursos procedentes de programas de gestión compartida y utilización de recursos

1. Los recursos asignados a Estados miembros en régimen de gestión compartida podrán, a petición del Estado miembro de que se trate, ser transferidos al Fondo en las condiciones establecidas en las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2021/1060. La Comisión ejecutará estos recursos directamente, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, párrafo primero, letra a), del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046. Dichos recursos se utilizarán exclusivamente en beneficio del Estado miembro de que se trate.

2. Los Estados miembros podrán confiar a las autoridades de gestión del Fondo Social Europeo Plus (FSE+) establecido por el Reglamento (UE) 2021/1057 y de los programas operativos en materia de política de cohesión en virtud del Reglamento (UE) 2021/1058 la ejecución de medidas e inversiones que se beneficien de este Fondo, teniendo en cuenta, en su caso, las sinergias con dichos fondos de la Unión y de conformidad con los objetivos del Fondo. Los Estados miembros indicarán en sus planes su intención de confiar estas medidas a dichas autoridades.

3. Los Estados miembros podrán incluir en su plan, como costes totales estimados, los pagos por apoyo técnico adicional según lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2021/240 y el importe de la contribución en efectivo a efectos del compartimento de los Estados miembros de conformidad con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2021/523. Dichos costes no superarán el 4% de la dotación financiera total del plan, y las medidas pertinentes, según lo establecido en dicho plan, deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 11. Ejecución

La Comisión ejecutará el Fondo en régimen de gestión directa, de conformidad con las normas pertinentes adoptadas en virtud del artículo 322 del TFUE, en par-

ricular el Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹.

Artículo 12. Adicionalidad y financiación complementaria

1. La ayuda concedida en el marco del Fondo se sumará a la proporcionada con arreglo a otros fondos, programas e instrumentos de la Unión. Las medidas e inversiones objeto de apoyo en el marco del Fondo podrán recibir apoyo de otros fondos, programas e instrumentos de la Unión, siempre que dicha ayuda no cubra el mismo coste.

2. El apoyo del Fondo será adicional y no sustituirá a los gastos presupuestarios nacionales ordinarios.

Artículo 13. Asignación financiera máxima

1. La asignación financiera máxima se calculará para cada Estado miembro según lo especificado en los anexos I y II.

2. Cada Estado miembro podrá presentar una solicitud hasta llegar a su asignación financiera máxima para ejecutar su plan.

Artículo 14. Contribución nacional a los costes totales estimados

1. Los Estados miembros contribuirán al menos al 50% de los costes totales estimados de sus planes.

2. Los Estados miembros utilizarán, entre otros, los ingresos procedentes de la subasta de sus derechos de emisión de conformidad con el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE para su contribución nacional a los costes totales estimados de sus planes.

Artículo 15. Evaluación de la Comisión

1. La Comisión evaluará el plan y, en su caso, cualquier modificación de dicho plan presentada por un Estado miembro de conformidad con el artículo 17, en relación con el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento. Cuando la Comisión efectúe la evaluación lo hará en estrecha cooperación con el Estado miembro de que se trate. La Comisión podrá formular observaciones o solicitar información adicional. El Estado miembro en cuestión facilitará la información adicional solicitada y, si es necesario, podrá revisar el plan incluso después de su presentación oficial. En su caso, el Estado miembro de que se trate y la Comisión podrán convenir la prórroga del plazo de evaluación por un período de tiempo razonable.

2. La Comisión evaluará la pertinencia, la eficacia, la eficiencia y la coherencia de los planes de la siguiente manera:

a) A efectos de evaluar la pertinencia, la Comisión tendrá en cuenta los siguientes criterios:

i) si el plan representa una respuesta al impacto social y a los retos a los que se enfrentan los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables en el Estado miembro de que se trate generados por el establecimiento del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera establecido en virtud de lo dispuesto en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, en particular los hogares en situación de pobreza energética, teniendo debidamente en cuenta los retos determinados en las evaluaciones de la Comisión de la actualización del plan nacional integrado de energía y clima del Estado miembro de que se trate y de sus avances de conformidad con el artículo 9, apartado 3, y los artículos 13 y 29 del Reglamento (UE) 2018/1999, así como en las Recomendaciones de la Comisión a los Estados miembros emitidas en virtud del artículo 34 del Reglamento (UE) 2018/1999 en vista del objetivo a largo plazo de la neutralidad climática en la Unión para 2050. Este criterio tendrá en cuenta los retos específicos y la asignación financiera del Estado miembro de que se trate,

59. Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2020 sobre un régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 1).

ii) si está previsto que el plan garantice que ninguna medida o inversión cause un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales en el sentido del artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852,

iii) si el plan incluye medidas e inversiones que contribuyan a la transición ecológica, en particular para afrontar los retos que se derivan de dicha transición y, en particular, a la consecución de los objetivos en materia de energía y clima de la Unión para 2030 y los hitos de la Estrategia de Movilidad para 2030.

b) A efectos de evaluar la eficacia, la Comisión tendrá en cuenta los siguientes criterios:

i) si está previsto que el plan tenga un impacto duradero en los retos que aborda y, en particular, en los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios del transporte vulnerables, especialmente los hogares en situación de pobreza energética, en el Estado miembro de que se trate,

ii) si está previsto que las disposiciones propuestas por el Estado miembro en cuestión garanticen un seguimiento y una ejecución efectivos del plan, incluido el calendario, los hitos y objetivos previstos, y los indicadores correspondientes,

iii) si las medidas e inversiones propuestas por el Estado miembro de que se trate son coherentes y cumplen los requisitos establecidos en la Directiva [aaaa/nnn] [Propuesta de refundición de la Directiva 2012/27/UE], la Directiva (UE) 2018/2001, la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁰, la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2010/31/UE.

c) A efectos de evaluar la eficiencia, la Comisión tendrá en cuenta los siguientes criterios:

i) si la justificación proporcionada por el Estado miembro sobre el importe de los costes totales estimados del plan es razonable y verosímil, está en consonancia con el principio de coste-eficacia y guarda proporción con las repercusiones económicas y sociales previstas a escala nacional,

ii) si está previsto que las disposiciones propuestas por los Estados miembros de que se trate prevengan, detecten y corrijan la corrupción, el fraude y los conflictos de intereses en la utilización de los fondos proporcionados en el marco del Fondo, incluidas las disposiciones para evitar la doble financiación procedente del Fondo y de otros programas de la Unión,

iii) si los hitos y objetivos propuestos por el Estado miembro son eficientes teniendo en cuenta el ámbito de aplicación, los objetivos y las acciones del Fondo subvencionables.

d) A efectos de evaluar la coherencia, la Comisión tendrá en cuenta si el plan incluye medidas e inversiones que representen acciones coherentes.

Artículo 16. Decisión de la Comisión

1. Sobre la base de la evaluación con arreglo al artículo 15, la Comisión adoptará una Decisión sobre el plan de un Estado miembro, mediante un acto de ejecución, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de presentación de dicho plan según lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, del presente Reglamento.

En caso de que la Comisión emita una evaluación positiva, dicha Decisión establecerá:

a) las medidas e inversiones que ha de aplicar el Estado miembro, el importe de los costes totales estimados del plan, así como los hitos y objetivos;

b) la asignación financiera de la Unión atribuida de conformidad con el artículo 13 del presente Reglamento se abonará en tramos, una vez que el Estado miembro haya cumplido satisfactoriamente los hitos y objetivos pertinentes determinados en relación con la ejecución del plan, y estará sujeta, para el período 2028-2032, a la disponibilidad de los importes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del presente

⁶⁰. Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Reglamento dentro de los límites máximos anuales del marco financiero plurianual a que se refiere el artículo 312 del TFUE;

- c) la contribución nacional;
- d) las disposiciones y el calendario para el seguimiento y la ejecución, incluidas, en su caso, las medidas necesarias para cumplir lo dispuesto en el artículo 20 del presente Reglamento;
- e) los indicadores pertinentes en relación con el cumplimiento de los hitos y objetivos previstos;
- f) las disposiciones adoptadas para facilitar a la Comisión el acceso completo a los correspondientes datos subyacentes.

2. La asignación financiera contemplada en el apartado 1, letra b), se determinará sobre la base de los costes totales estimados del plan propuesto por el Estado miembro en cuestión, evaluado con arreglo a los criterios establecidos en el artículo 15, apartado 2.

El importe de la asignación financiera se fijará de la siguiente forma:

- a) en caso de que el plan cumpla de forma satisfactoria los criterios establecidos en el artículo 15, apartado 2, y el importe de los costes totales estimados del paquete menos la contribución nacional sea igual o superior a la asignación financiera máxima para dicho Estado miembro contemplada en el artículo 13, apartado 1, la asignación financiera atribuida a ese Estado miembro será igual al importe total de la asignación financiera máxima contemplada en el artículo 9;
- b) en caso de que el plan cumpla de forma satisfactoria los criterios establecidos en el artículo 15, apartado 2, y el importe de los costes totales estimados del paquete menos la contribución nacional sea inferior a la asignación financiera máxima para dicho Estado miembro contemplada en el artículo 13, apartado 1, la asignación financiera atribuida a ese Estado miembro será igual al importe de los costes totales estimados del paquete menos la contribución nacional;
- c) en caso de que el plan cumpla satisfactoriamente los criterios establecidos en el artículo 15, apartado 2, pero la evaluación establezca deficiencias en los sistemas de control, la Comisión podrá exigir que se alcancen hitos y objetivos adicionales antes del primer pago;
- d) en caso de que el plan no cumpla de forma satisfactoria los criterios establecidos en el artículo 15, apartado 2, no se atribuirá asignación financiera alguna al Estado miembro de que se trate.

3. En caso de que la Comisión evalúe negativamente un plan, la decisión a que se refiere el apartado 1 incluirá las razones de dicha evaluación negativa. El Estado miembro de que se trate volverá a presentar el plan, tras tener en cuenta la evaluación de la Comisión.

Artículo 17. Modificación de los planes sociales para el clima

1. En caso de que el Estado miembro de que se trate ya no pueda cumplir, en su totalidad o en parte, el plan social para el clima, incluidos los hitos y objetivos correspondientes, debido a circunstancias objetivas, en particular debido a los efectos directos reales del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera establecido con arreglo al capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, el Estado miembro de que se trate podrá presentar a la Comisión una modificación de su plan para incluir los cambios necesarios debidamente justificados. Los Estados miembros podrán solicitar apoyo técnico para preparar dicha modificación.

2. La Comisión evaluará el plan modificado de conformidad con el artículo 15.

3. En caso de que la Comisión evalúe positivamente el plan modificado, esta adoptará, de conformidad con el artículo 16, apartado 1, en un plazo de tres meses a partir de la presentación oficial del plan modificado por el Estado miembro, una

Decisión en la que exponga los motivos de su evaluación positiva, mediante un acto de ejecución.

4. En caso de que la Comisión evalúe negativamente el plan modificado, esta rechazará la solicitud en el plazo mencionado en el apartado 3, tras haber dado al Estado miembro la posibilidad de presentar sus observaciones en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que la Comisión haya comunicado su evaluación.

5. A más tardar el 15 de marzo de 2027, cada Estado miembro afectado evaluará la idoneidad de sus planes teniendo en cuenta los efectos directos reales del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera establecido de conformidad con el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/087/CE. Dichas evaluaciones se presentarán a la Comisión en el marco de los informes de situación bienales según lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999.

Artículo 18. Compromiso de la asignación financiera

1. La Comisión, una vez que haya adoptado una Decisión con arreglo al artículo 16, celebrará a su debido tiempo un acuerdo con el Estado miembro de que se trate que constituirá un compromiso jurídico individual en el sentido del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 para el período 2025-2027. Dicho acuerdo podrá celebrarse, como muy pronto, un año antes del año de inicio de la subasta con arreglo al capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE.

2. El compromiso jurídico individual para el período 2028-2032 se concluirá a reserva de la disponibilidad de los importes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del presente Reglamento, dentro de los límites máximos anuales del marco financiero plurianual a que se refiere el artículo 312 del TFUE.

3. Los compromisos presupuestarios podrán basarse en compromisos globales y, en su caso, podrán desglosarse en tramos anuales repartidos a lo largo de varios años.

Artículo 19. Normas sobre pagos, suspensión y resolución de acuerdos relativos a las asignaciones financieras

1. Los pagos de las asignaciones financieras al Estado miembro de que se trate se efectuarán una vez completados los hitos y objetivos pertinentes acordados e indicados en el plan aprobado de conformidad con el artículo 16 y a reserva de la financiación disponible. Una vez finalizado este proceso, el Estado miembro de que se trate presentará a la Comisión una solicitud de pago de la asignación financiera debidamente justificada. Los Estados miembros presentarán a la Comisión dichas solicitudes de pago una o dos veces al año antes del 31 de julio.

2. La Comisión, sin demora indebida, y a más tardar en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud, evaluará si se han cumplido de forma satisfactoria los hitos y objetivos pertinentes establecidos en la Decisión de la Comisión a que se refiere el artículo 16. El cumplimiento satisfactorio de los hitos y objetivos presupondrá que el Estado miembro de que se trate no habrá revertido medidas relacionadas con los hitos y objetivos anteriormente cumplidos de forma satisfactoria. La Comisión podrá estar asistida por expertos.

3. Si la evaluación de la Comisión es positiva, sin demora indebida adoptará una Decisión por la que se autorice el desembolso de la asignación financiera con arreglo al Reglamento (UE/Euratom) 2018/1046.

4. Si, como resultado de la evaluación contemplada en el apartado 3, la Comisión determina que no se han cumplido de forma satisfactoria los hitos y objetivos establecidos en la Decisión a que se refiere el artículo 16, se suspenderá el pago de la totalidad o parte de la asignación financiera. El Estado miembro de que se trate podrá presentar observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha en que la Comisión haya comunicado su evaluación.

La suspensión solo se levantará cuando los hitos y objetivos se hayan cumplido de forma satisfactoria según lo establecido en la Decisión de la Comisión a que se refiere el artículo 16.

5. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 116, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, el plazo de pago comenzará a contar a partir de la fecha en que se comunique la decisión de autorizar el desembolso al Estado miembro de que se trate en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, o a partir de la fecha en que se comunique el levantamiento de la suspensión en virtud del apartado 4, párrafo segundo, del presente artículo.

6. Si, en el plazo de seis meses a partir de la suspensión, no se han cumplido satisfactoriamente los hitos y objetivos, la Comisión reducirá proporcionalmente el importe de la asignación financiera tras haber ofrecido al Estado miembro afectado la posibilidad de presentar observaciones en un plazo de dos meses a partir de la fecha en la que se hayan comunicado sus conclusiones.

7. Si, en el plazo de doce meses a partir de la fecha de celebración de los acuerdos pertinentes a que se refiere el artículo 18, el Estado miembro en cuestión no ha logrado avances tangibles con respecto a los hitos y objetivos pertinentes, la Comisión resolverá los acuerdos contemplados en el artículo 18 y liberará el importe de la asignación financiera. La Comisión tomará una decisión sobre la resolución de los acuerdos a que se refiere el artículo 18 tras haber dado al Estado miembro en cuestión la posibilidad de presentar observaciones en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que la Comisión haya comunicado su evaluación relativa a la falta de avances tangibles.

Artículo 20. Protección de los intereses financieros de la Unión

1. Al ejecutar el Fondo, los Estados miembros, en su condición de beneficiarios, adoptarán todas las medidas adecuadas para proteger los intereses financieros de la Unión y velar por que la utilización de los fondos en relación con las medidas e inversiones financiadas por el Fondo se ajuste al Derecho aplicable de la Unión y nacional, en particular en lo que se refiere a la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses. A tal efecto, los Estados miembros establecerán un sistema de control interno eficaz y eficiente, tal y como se detalla en el anexo III, y recuperarán los importes abonados erróneamente o utilizados de modo incorrecto. Los Estados miembros podrán recurrir a sus sistemas nacionales habituales de gestión presupuestaria.

2. Los acuerdos a que se refiere el artículo 18 establecerán las siguientes obligaciones de los Estados miembros:

a) comprobar periódicamente que la financiación proporcionada se haya utilizado correctamente de conformidad con todas las normas aplicables y que toda medida o inversión en el marco del plan se haya aplicado correctamente de conformidad con todas las normas aplicables, en particular en lo que se refiere a la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses;

b) tomar las medidas oportunas para prevenir, detectar y corregir el fraude, la corrupción y los conflictos de intereses según se definen en el artículo 61 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 que afecten a los intereses financieros de la Unión y emprender acciones legales para recuperar los fondos que hayan sido objeto de apropiación indebida, también con respecto a cualquier medida o inversión en el marco del plan;

c) adjuntar a la solicitud de pago:

i) una declaración de gestión en la que se indique que los fondos se han utilizado para los fines previstos, que la información presentada con la solicitud de pago es completa, exacta y fiable y que los sistemas de control establecidos ofrecen las garantías necesarias de que los fondos se han gestionado de conformidad con todas las normas aplicables, en particular las normas relativas a la prevención de conflictos

de intereses, del fraude, de la corrupción y de la doble financiación procedente del Fondo y de otros programas de la Unión, de conformidad con el principio de buena gestión financiera, y

ii) un resumen de las auditorías realizadas de conformidad con las normas de auditoría internacionalmente aceptadas, incluido el alcance de dichas auditorías en términos de importe del gasto y el período de tiempo cubiertos, así como un análisis de las deficiencias detectadas y las medidas correctoras adoptadas.

a) con fines de auditoría y control, y para proporcionar información comparable sobre el uso de los fondos en relación con las medidas e inversiones ejecutadas en el marco del plan, recopilar, registrar y almacenar en un sistema electrónico y garantizar el acceso a las siguientes categorías normalizadas de datos:

i) el nombre de los perceptores finales de los fondos, sus números de identificación a efectos del IVA o de identificación fiscal y el importe de la asignación financiera del Fondo,

ii) el nombre de los contratistas y subcontratistas y sus números de identificación a efectos del IVA o números de identificación fiscal, cuando el destinatario final de los fondos sea un órgano de contratación de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional en materia de contratación pública, y valor del contrato o contratos,

iii) los nombres, apellidos y fechas de nacimiento y números de identificación a efectos del IVA de los titulares reales del perceptor de los fondos o del contratista, según se define en el artículo 3, apartado 6, de la Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹,

iv) una lista de todas las medidas e inversiones ejecutadas con cargo al Fondo, con el importe total de la financiación pública de dichas medidas e inversiones e indicando el importe de los fondos abonados en el marco de otros fondos financiados con cargo al presupuesto de la Unión.

b) autorizar expresamente a la Comisión, a la OLAF, al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea a ejercer sus derechos según lo previsto en el artículo 129, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y a imponer obligaciones a todos los perceptores finales de los fondos desembolsados para ejecutar las medidas e inversiones incluidas en el plan, o a todas las demás personas o entidades que intervengan en su aplicación para que autoricen expresamente a la Comisión, a la OLAF, al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea a ejercer sus derechos según lo establecido en el artículo 129, apartado 1, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y a imponer obligaciones similares a todos los perceptores finales de los fondos desembolsados;

c) conservar los registros, de conformidad con el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046.

3. Los datos personales a que se refiere el apartado 2, letra d), del presente artículo serán tratados por los Estados miembros y por la Comisión a los efectos, y con la correspondiente duración, de los procedimientos de aprobación de la gestión, auditoría y control, información, comunicación y publicidad en relación con la utilización de los fondos relacionados con la aplicación de los acuerdos a que se refiere el artículo 18. Los datos personales serán tratados de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 o con el Reglamento (UE) 2018/1725, según corresponda. En el marco del procedimiento de aprobación de la gestión de la Comisión, de conformidad con el artículo 319 del TFUE, el Fondo estará sujeto a la presentación de informes en el marco de la información financiera y de rendición de cuentas integrada a que se refiere el artículo 247 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 y, en particular, por separado, en el informe anual de gestión y rendimiento.

61. Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión (DO L 141 de 5.6.2015, p 73).

4. La Comisión pondrá a disposición de los Estados miembros un sistema de información y seguimiento integrado e interoperable, que incluya una única herramienta de extracción de datos y puntuación de riesgos, para acceder y analizar los datos pertinentes. Los Estados miembros utilizarán la herramienta con fines de auditoría y control para evitar la doble financiación y prevenir, detectar y corregir el fraude, la corrupción y los conflictos de intereses en relación con las medidas e inversiones financiadas por el Fondo. La Comisión, la OLAF, el Tribunal de Cuentas y, en su caso, la Fiscalía Europea podrán utilizar el instrumento dentro de los límites de sus competencias y derechos a que se refiere el apartado 2, letra d), del presente artículo.

5. Los acuerdos contemplados en el artículo 18 dispondrán asimismo el derecho de la Comisión a reducir proporcionalmente la ayuda en el marco del Fondo y a cobrar todo importe adeudado al presupuesto de la Unión en caso de fraude, corrupción o conflicto de intereses que afecte a los intereses financieros de la Unión y que no haya corregido el Estado miembro, o en caso de incumplimiento grave de alguna obligación derivada de dichos acuerdos.

Cuando decida sobre el importe de la recuperación y reducción, la Comisión respetará el principio de proporcionalidad y tendrá en cuenta la gravedad del fraude, de la corrupción o del conflicto de intereses que afecte a los intereses financieros de la Unión, o la gravedad del incumplimiento de obligaciones. El Estado miembro tendrá la oportunidad de presentar sus observaciones antes de que se proceda a la reducción de la ayuda.

Capítulo IV. Complementariedad, seguimiento y evaluación

Artículo 21. Coordinación y complementariedad

La Comisión y los Estados miembros de que se trate, de forma proporcionada a sus respectivas responsabilidades, fomentarán sinergias y garantizarán una coordinación eficaz entre el Fondo y otros programas e instrumentos de la Unión, en particular el Programa InvestEU, el Instrumento de Apoyo Técnico, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y los Fondos contemplados en el Reglamento (UE) 2021/1060. A tal fin:

- a) garantizarán la complementariedad, sinergia y coherencia entre los diferentes instrumentos a escala de la Unión, nacional y, en su caso, regional, tanto en la fase de planificación como durante la ejecución;
- b) optimizarán los mecanismos de coordinación para evitar la duplicación de esfuerzos; y
- c) garantizarán una estrecha cooperación entre los responsables de la ejecución y el control a escala de la Unión, nacional y, en su caso, regional para lograr los objetivos del Fondo.

Artículo 22. Información, comunicación y publicidad

1. Los Estados miembros pondrán a disposición del público los datos a que se refiere el artículo 20, apartado 2, letra d), incisos i), ii) y iv), del presente Reglamento y se actualizarán en un sitio web único en formatos abiertos y legibles por máquina, tal como se establece en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶², que permitirá clasificar, buscar, extraer, comparar y reutilizar los datos. La información a que se refiere el artículo 20, apartado 2, letra d), incisos i) y ii), del presente Reglamento no se publicará en los casos contemplados en el artículo 38, apartado 3, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 o en caso de que la ayuda directa a la renta abonada sea inferior a 15 000 EUR.

62. Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público (DO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

2. Los perceptores de fondos de la Unión harán mención del origen de esta financiación y velarán por darle visibilidad, en particular, cuando promuevan las acciones y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público en general.

3. La Comisión llevará a cabo acciones de información y comunicación en relación con el Fondo, con las acciones tomadas en virtud de presente Reglamento y con los resultados obtenidos, también, cuando proceda y con el acuerdo de las autoridades nacionales, mediante actividades de comunicación realizadas en común con las autoridades nacionales y las oficinas de representación del Parlamento Europeo y de la Comisión en el Estado miembro de que se trate.

Artículo 23. Seguimiento de la ejecución

1. Cada Estado miembro afectado informará cada dos años a la Comisión sobre la ejecución de su plan dentro de su informe de situación nacional integrado de energía y clima en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2018/1999 y de conformidad con su artículo 28. Los Estados miembros en cuestión incluirán en su informe de situación:

a) información cuantitativa detallada sobre el número de hogares en situación de pobreza energética;

b) cuando proceda, información detallada sobre los progresos realizados en el logro del objetivo indicativo nacional de reducir el número de hogares en situación de pobreza energética;

c) información detallada sobre los resultados de las medidas e inversiones incluidas en su plan;

d) información sobre las políticas y medidas en materia de gases de efecto invernadero y sobre las proyecciones, así como sobre la pobreza energética, facilitada de conformidad con el artículo 18 y el artículo 24 del Reglamento (UE) 2018/1999;

e) información comunicada en el marco de las estrategias de renovación de edificios a largo plazo según lo dispuesto en la Directiva 2010/31/UE;

f) en 2027, una evaluación del plan a que se refiere el artículo 17, apartado 5, en vista de los efectos directos reales del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera establecido de conformidad con el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/087/CE;

g) información sobre cambios producidos en su plan de conformidad con el artículo 17.

2. La Comisión hará un seguimiento de la ejecución del Fondo y medirá el logro de sus objetivos. El seguimiento de la ejecución será específico y proporcionado a las actividades llevadas a cabo en el marco del Fondo.

3. El sistema de la Comisión para informar sobre el rendimiento garantizará que los datos para el seguimiento de la ejecución de las actividades y los resultados se recopilen de manera eficiente, efectiva y oportuna. A tal fin, se impondrán a los receptores de financiación de la Unión requisitos de información proporcionados.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 25 que completen el presente Reglamento con el fin de establecer los indicadores comunes que se utilizarán para informar sobre los progresos realizados y a efectos del seguimiento y evaluación del Fondo en la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 1.

Capítulo V. Disposiciones finales

Artículo 24. Evaluación y revisión del Fondo

1. A más tardar el 1 de julio de 2028, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regio-

nes un informe de evaluación independiente sobre la ejecución y el funcionamiento del Fondo.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe de evaluación *ex post* independiente.

3. En concreto, en el informe de evaluación se evaluará en qué medida se han logrado los objetivos del Fondo establecidos en el artículo 1, la eficiencia en la utilización de los recursos y el valor añadido de la Unión. En él se examinará si siguen siendo pertinentes todos los objetivos y acciones establecidos en el artículo 6 a la luz del impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera, según lo establecido en el capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE, y de las medidas nacionales adoptadas para cumplir las reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros en virtud de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶³. También se estudiará si la dotación financiera del Fondo sigue siendo pertinente en relación con la posible evolución de la subasta de derechos de emisión en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera con arreglo al capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE y otras consideraciones pertinentes.

4. Cuando proceda, el informe de evaluación irá acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento.

5. El informe de evaluación *ex post* consistirá en una evaluación global del Fondo e incluirá información sobre sus efectos a largo plazo.

Artículo 25. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 23, apartado 4, se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indefinido.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 23, apartado 4, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 23, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

63. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

Artículo 26. Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir de la fecha en que los Estados miembros pongan en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva (UE) [aaaa/nnn] del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴ por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta al capítulo IV *bis* de la Directiva 2003/87/CE.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa als mecanismes que han d'establir els estats membres a efectes de la prevenció de la utilització del sistema financer per al blanqueig de capitals o el finançament del terrorisme i per la qual es deroga la Directiva (UE) 2015/849

295-00036/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 24.09.2021
Reg. 16117 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 27.09.2021

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los mecanismos que deben establecer los Estados miembros a efectos de la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo y por la que se deroga la Directiva (UE) 2015/849 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 423 final] [COM(2021) 423 final anexo] [2021/0250 (COD)] {SWD(2021) 190} {SWD(2021) 191} {SEC(2021) 391}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

64. [Directiva (UE) aaaa/nnn del Parlamento Europeo y del Consejo... (DO ...)] [Directiva por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE]

Bruselas, 20.7.2021, COM(2021) 423 final, 2021/0250 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los mecanismos que deben establecer los Estados miembros a efectos de la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo y por la que se deroga la Directiva (UE) 2015/849 (texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2021) 190, 191} - {SEC(2021) 391}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo hacen pesar una amenaza grave para la integridad de la economía y el sistema financiero de la UE y la seguridad de sus ciudadanos. Según las estimaciones de Europol, las actividades financieras sospechosas detectadas representan en torno al 1 % del producto interior bruto anual de la UE¹. En julio de 2019, a raíz de una serie de célebres casos de presunto blanqueo de capitales en entidades de crédito de la UE, la Comisión aprobó una serie de documentos² en los que, tras analizar la eficacia y eficiencia del régimen de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo (LBC/LFT) aplicado en la UE en aquel momento, se concluía que eran necesarias reformas. En este contexto, la Estrategia de la UE para una Unión de la Seguridad de cara al período 2020-2025³ destacaba la importancia de mejorar el marco de la UE para luchar contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo con el fin de proteger a los europeos frente al terrorismo y la delincuencia organizada.

El 7 de mayo de 2020, la Comisión presentó un Plan de Acción para una política global de la Unión en materia de prevención del blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo⁴. En él, la Comisión se comprometía a tomar medidas para reforzar las normas de la UE en materia de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo y su aplicación, y definía seis prioridades o pilares:

1. Garantizar la aplicación efectiva del actual marco de LBC/LFT de la UE.
2. Establecer un código normativo único de la UE para la LBC/LFT.
3. Supervisar la LBC/LFT a escala de la UE.
4. Establecer un mecanismo de cooperación y apoyo a las Unidades de Inteligencia Financiera (UIF).
5. Aplicar el Derecho penal e intercambiar información a nivel de la Unión.
6. Reforzar la dimensión internacional del marco de LBC/LFT de la UE.

Si bien los pilares 1, 5 y 6 del Plan de Acción se están aplicando, el resto de los pilares exigen una acción legislativa. La presente propuesta de Directiva forma parte de un paquete de cuatro propuestas legislativas relativas a la LBC/LFT, en aplicación del Plan de Acción de la Comisión de 7 de mayo de 2020, que se considera un conjunto coherente y crea un nuevo marco normativo e institucional de LBC/LFT más coherente en el seno de la UE. El paquete engloba:

1. Europol, *From suspicion to action: Converting financial intelligence into greater operational impact*, 2017.

2. Comunicación de la Comisión, «Hacia una mejor aplicación del marco de la UE para la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo» [COM(2019) 360 final]; «Informe de la Comisión sobre la evaluación de los recientes supuestos casos de blanqueo de capitales con la implicación de entidades de crédito de la UE» [COM(2019) 373 final]; «Informe en el que se evalúa el marco de cooperación entre las unidades de inteligencia financiera» [COM(2019) 371 final]; Informe de evaluación supranacional de riesgos [COM(2019) 370 final].

3. COM(2020) 605 final.

4. Comunicación de la Comisión sobre un Plan de acción para una política global de la Unión en materia de prevención del blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo (C/2020/2800), DO C 164 de 13.5.2020, p. 21.

- una propuesta de Reglamento relativo a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales (BC) y para la financiación del terrorismo (FT)⁵;

- la presente propuesta de Directiva por la que se establecen los mecanismos que los Estados miembros deben poner en marcha para prevenir la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo, y por la que se deroga la Directiva (UE) 2015/849⁶;

- una propuesta de Reglamento por el que se crea una Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales y la Financiación del Terrorismo (ALBC) para la UE⁷, y

- una propuesta de refundición del Reglamento (UE) 2015/847 por el que se amplían los requisitos de trazabilidad para los criptoactivos⁸.

La presente propuesta legislativa, junto con una propuesta de Reglamento relativo a la LBC/LFT y una propuesta de refundición del Reglamento (UE) 2015/847, cumple el objetivo de establecer un código normativo único de la UE (pilar 2).

Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo prestaron su apoyo al plan establecido por la Comisión en el Plan de Acción de mayo de 2020. En su resolución de 10 de julio de 2020, el Parlamento Europeo reclamó un refuerzo de las normas de la Unión y acogió favorablemente los planes para revisar el marco institucional de LBC/LFT de la UE⁹. El 4 de noviembre de 2020, el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros adoptó las Conclusiones en las que mostraba su apoyo a cada uno de los pilares del Plan de Acción de la Comisión¹⁰.

La necesidad de combinar normas armonizadas a través de un Reglamento relativo a la LBC/LFT y unas normas más estrictas sobre los sistemas nacionales de LBC/LFT a través de una Directiva relativa a la LBC/LFT queda corroborada por las pruebas aportadas en los informes publicados por la Comisión en 2019. Estos informes determinaron la falta de enfoques coherentes para la supervisión de las entidades obligadas, con resultados divergentes para los operadores que prestan servicios en todo el mercado interior. También destacan que el acceso desigual a la información por parte de las UIF limita su capacidad de cooperación mutua y que las UIF carecen de herramientas comunes. Todos estos elementos limitaron la detección de casos transfronterizos de BC/FT. Por último, debido a la falta de base jurídica, hasta ahora no ha sido posible interconectar los registros de cuentas bancarias y los sistemas de recuperación de datos, que son herramientas clave para las UIF y las autoridades competentes.

Para hacer frente a las cuestiones mencionadas y evitar divergencias normativas, todas las normas que se aplican al sector privado se han trasladado a una propuesta de Reglamento relativo a la LBC/LFT. Sin embargo, en reconocimiento de la necesidad de flexibilidad para los Estados miembros en este ámbito, la organización del sistema institucional de LBC/LFT a escala nacional se deja a la presente propuesta de Directiva.

No obstante, la presente propuesta no se limita a trasladar las disposiciones de la Directiva vigente a una nueva Directiva; se introduce una serie de modificaciones de fondo con vistas a lograr un mayor nivel de convergencia en las prácticas de los

5. COM(2021) 420 final.

6. Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión (DO L 141 de 5.6.2015, p. 73).

7. COM(2021) 421 final.

8. COM(2021) 422 final.

9. Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de julio de 2020, sobre la política global de la Unión para la prevención del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo – Plan de acción de la Comisión y evolución reciente [2020/2686(RSP)], P9_TA(2020)0204.

10. Conclusiones del Consejo sobre la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, 12608/20.

supervisores y las UIF y en relación con la cooperación entre las autoridades competentes:

- para evitar que la configuración administrativa de las UIF incida en sus tareas analíticas y su capacidad para cooperar con sus homólogas, se aclaran sus competencias y tareas, así como el conjunto mínimo de información al que las UIF deben poder acceder;

- para garantizar que las UIF puedan cooperar eficazmente, se establece un marco para los análisis conjuntos, además de proporcionarse una base jurídica para el sistema FIU.net;

- con el fin de servir como base para la comprensión del riesgo de las entidades obligadas, se establecen normas claras sobre los comentarios de las UIF y, del mismo modo, se establecen normas claras sobre los comentarios a las UIF para garantizar que estas sean conscientes del uso que se hace de la información financiera que proporcionan;

- se aclaran las competencias y tareas de los supervisores para garantizar que todos ellos dispongan de los instrumentos necesarios para adoptar medidas correctoras adecuadas, y se introduce el deber de vigilancia por parte de una autoridad pública de los organismos autorreguladores que actúan como supervisores, con tareas claras definidas para esta autoridad pública;

- el enfoque de la supervisión basada en el riesgo se armoniza mediante una herramienta común de categorización del riesgo a fin de evitar divergencias en la comprensión del riesgo en situaciones comparables;

- con el fin de mejorar la cooperación entre los supervisores, se crean colegios en materia de LBC/LFT, y se establecen mecanismos para garantizar la cooperación en materia de supervisión en relación con los operadores que prestan servicios a través de las fronteras;

- la cooperación con otras autoridades se aclara previendo casos específicos en los que surge un deber de cooperación para evitar ineficiencias debidas a enfoques de compartimentación;

- se aclaran las competencias de los registros de titularidad real para asegurar que puedan obtener información actualizada, adecuada y exacta;

- para subsanar las deficiencias actuales de la legislación, se prevé la interconexión de los registros de cuentas bancarias;

- con vistas a garantizar la coherencia plena con las normas de protección de datos de la UE, se introducen requisitos para el tratamiento de determinadas categorías de datos personales.

Por otra parte, las disposiciones sobre las evaluaciones de riesgos o la recopilación de estadísticas se mantienen prácticamente sin cambios, y solo se revisan para abordar las ineficiencias actuales que se han detectado, como la excesiva frecuencia de la evaluación supranacional de los riesgos y el requisito de recopilar estadísticas sobre actividades ilegales.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta deroga y sustituye la Directiva (UE) 2015/849 vigente, modificada por la Directiva (UE) 2018/843¹¹. Como ya se ha indicado, la presente propuesta forma parte de un paquete de LBC/LFT, que incluye una propuesta de Reglamento relativo a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo, un Reglamento por el que se crea la ALBC y una refundición del Reglamento (UE) 2015/847. Este paquete de cuatro propuestas legislativas se considera un conjunto coherente, en aplicación del Plan de Acción de la Comisión sobre LBC/LFT, de 7 de mayo de 2020, por el que se crea un nuevo marco normativo e institucional de LBC/LFT más coherente en la UE. Paralelamente a la adopción de este paquete, la Comisión también propo-

11. Todas las referencias hechas a la «legislación actual de la UE en materia de LBC/LFT» en la presente exposición de motivos deben interpretarse como referidas a esta Directiva.

ne modificaciones de la Directiva 2019/1153¹² con el fin de facilitar a las autoridades competentes, responsables de la prevención, la detección, la investigación o el enjuiciamiento de infracciones penales, el acceso al sistema de interconexión de los registros centralizados de cuentas bancarias.

La presente propuesta, al basarse en la Directiva (UE) 2015/849, es coherente con las recomendaciones del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI). En comparación con la Directiva actual, aumenta la coherencia al garantizar que, cuando la supervisión sea ejercida por organismos autorreguladores, estos estén sujetos a la vigilancia de una autoridad pública. La frecuencia de la evaluación supranacional de los riesgos también se ajusta a las mejores prácticas reconocidas por el GAFI (cada cuatro años). La presente propuesta también integra los cambios introducidos por las recientes revisiones de las recomendaciones del GAFI en relación con la evaluación y la atenuación de los riesgos de evasión de sanciones financieras específicas.

La ejecución efectiva es fundamental para prevenir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. La Comisión seguirá utilizando toda la gama de medios y mecanismos para poder comprobar no solo la correcta transposición de los requisitos de la Unión al Derecho nacional, sino también su aplicación efectiva por parte de los Estados miembros en la práctica diaria.

Coherencia con otras políticas e instrumentos jurídicos de la Unión

La presente propuesta está en consonancia con los objetivos políticos perseguidos a escala de la Unión y, en particular, con la Directiva relativa a la lucha contra el blanqueo de capitales mediante el Derecho penal¹³, la Directiva relativa a la lucha contra el terrorismo¹⁴ y la Directiva sobre el acceso a la información financiera¹⁵, así como con su propuesta de modificación, adoptada junto con el presente paquete. No basta con abordar los riesgos de BC/FT únicamente a través de la legislación de la UE en materia de LBC/LFT; esta legislación interactúa con gran parte de la legislación de la Unión en los ámbitos de los servicios financieros y del Derecho penal. Ello incluye la legislación de la UE en materia de pagos y transferencia de fondos (Directiva sobre servicios de pago, Directiva sobre las cuentas de pago, Directiva sobre dinero electrónico¹⁶). En el presente paquete de propuestas se ha prestado atención a garantizar la coherencia con todos estos instrumentos.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La presente propuesta de Directiva se basa en el artículo 114 del TFUE, que constituye ya la base jurídica del actual marco legal para la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. El artículo 114 es adecuado teniendo en cuenta la grave amenaza que el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo plantean para el mercado interior, y las pérdidas económicas y la perturbación a escala transfronteriza que pueden crear.

12. Directiva (UE) 2019/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se establecen normas destinadas a facilitar el uso de información financiera y de otro tipo para la prevención, detección, investigación o enjuiciamiento de infracciones penales y por la que se deroga la Decisión 2000/642/JAI del Consejo (DO L 186 de 11.7.2019, p. 22).

13. Directiva (UE) 2018/1673 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativa a la lucha contra el blanqueo de capitales mediante el Derecho penal.

14. Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo (DO L 88 de 31.3.2017, p. 6).

15. Directiva (UE) 2019/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se establecen normas destinadas a facilitar el uso de información financiera y de otro tipo para la prevención, detección, investigación o enjuiciamiento de infracciones penales y por la que se deroga la Decisión 2000/642/JAI del Consejo.

16. Directivas (UE) 2015/2366, 2014/92 y 2009/110 respectivamente.

Subsidiariedad

De conformidad con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad enunciados en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión. La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

El paquete de medidas de LBC presentado por la Comisión en 2019 destacaba cómo los delincuentes aprovechaban las diferencias entre los regímenes de LBC/LFT de los Estados miembros. Los flujos de dinero ilícito y la financiación del terrorismo pueden dañar la estabilidad y la reputación del sistema financiero de la Unión y amenazan el correcto funcionamiento del mercado interior. Las medidas adoptadas solamente a escala nacional podrían tener efectos nocivos para el mercado interior y contribuir a su fragmentación. La actuación de la UE también se justifica por la necesidad de mantener condiciones de competencia equitativas en toda la UE: las entidades de todos los Estados miembros quedarán sujetas a un conjunto coherente de obligaciones para combatir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. La naturaleza transfronteriza de muchas de las actividades de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo hace esencial la buena cooperación entre los supervisores nacionales y las UIF para prevenir estos delitos. Muchas entidades sujetas a obligaciones relacionadas con la LBC realizan actividades transfronterizas, y los distintos enfoques aplicados por los supervisores nacionales y las UIF les impiden llegar a aplicar prácticas óptimas a escala de grupo en materia de LBC/LFT.

Proporcionalidad

La proporcionalidad ha formado parte de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta y todas las opciones propuestas en diversos ámbitos normativos se han evaluado en relación con el objetivo de la proporcionalidad. La naturaleza transfronteriza de gran parte de las actividades de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo exige un enfoque coherente y coordinado en todos los Estados miembros, basado en un conjunto coherente de normas en forma de código normativo único. Sin embargo, la presente propuesta no adopta un enfoque de armonización máxima, ya que es incompatible con el carácter fundamental basado en el riesgo del régimen de LBC/LFT de la UE y con las normas nacionales específicas que pueden aplicarse a las autoridades competentes en este ámbito. Los Estados miembros siguen teniendo libertad para introducir normas que vayan más allá de las establecidas en el paquete de propuestas del que forma parte el presente proyecto de Directiva, pero solo si están justificadas por un planteamiento basado en el riesgo.

Elección del instrumento

Una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo es un instrumento apropiado para la reconducción, con modificaciones, de las disposiciones de la actual Directiva antiblanqueo que no son adecuadas para su aplicación directa en forma de reglamento, en particular en lo que se refiere a las competencias y tareas de las autoridades competentes y a la creación de los registros de titularidad real y cuentas bancarias y el acceso a ellos; otras disposiciones de la actual Directiva antiblanqueo se han incluido (con modificaciones, en su caso) en la propuesta de Reglamento relativo a la LBC/LFT que acompaña a la presente.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones *ex post* / controles de adecuación de la legislación existente

Aún no se ha llevado a cabo una evaluación *ex post* completa del actual régimen de la UE en materia de LBC/LFT, a la luz de los diversos cambios legislativos habidos recientemente. La cuarta Directiva antiblanqueo se adoptó el 20 de mayo de 2015 y los Estados miembros disponían de un plazo hasta el 26 de junio de 2017

para su transposición. La quinta Directiva antiblanqueo¹⁷ se adoptó el 30 de mayo de 2018 y el plazo para su transposición finalizaba el 10 de enero de 2020. El control de la transposición aún está en curso. No obstante, la Comunicación de la Comisión de julio de 2019 y los informes adjuntos antes mencionados sirven para evaluar la eficacia del régimen de la UE en materia de LBC/LFT vigente en ese momento.

Consultas con las partes interesadas

La estrategia de consulta que respalda esta propuesta constaba de varios componentes:

- Una consulta sobre la hoja de ruta para el Plan de Acción de la Comisión. La consulta, efectuada a través del portal de la Comisión «Díganos lo que piensa», tuvo lugar entre el 11 de febrero y el 12 de marzo de 2020 y se recibieron 42 respuestas de diversas partes interesadas.

- Una consulta pública sobre las medidas propuestas en el Plan de acción, abierta al público en general y a todos los grupos de partes interesadas, que se inició el 7 de mayo de 2020 y finalizó el 26 de agosto. Se recibieron 202 respuestas oficiales.

- Una consulta dirigida específicamente a los Estados miembros y las autoridades competentes en materia de LBC/LFT. Los Estados miembros tuvieron la oportunidad de expresar sus puntos de vista en varias reuniones del Grupo de Expertos en Blanqueo de Capitales y Financiación del Terrorismo, y las UIF de la UE aportaron su contribución en las reuniones de la Plataforma de UIF y a través de documentos escritos. Los debates se complementaron con consultas específicas a los Estados miembros y las autoridades competentes a través de cuestionarios.

- Una solicitud de asesoramiento presentada a la Autoridad Bancaria Europea en marzo de 2020. La ABE emitió su dictamen el 10 de septiembre de 2020.

- El 23 de julio de 2020, el Supervisor Europeo de Protección de Datos emitió un dictamen sobre el Plan de Acción de la Comisión.

- El 30 de septiembre de 2020, la Comisión organizó una conferencia de alto nivel en la que participaron representantes de las autoridades nacionales y de la UE, diputados al Parlamento Europeo, y representantes del sector privado, de la sociedad civil y del mundo académico.

Las observaciones de las partes interesadas sobre el Plan de Acción fueron, en líneas generales, muy positivas.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Para preparar la presente propuesta, la Comisión se ha basado en datos cualitativos y cuantitativos obtenidos de fuentes reconocidas, en particular el asesoramiento técnico de la Autoridad Bancaria Europea. También se obtuvo información de los Estados miembros sobre la ejecución de las normas de la lucha contra el blanqueo de capitales a través de cuestionarios específicos.

Evaluación de impacto

La presente propuesta va acompañada de una evaluación de impacto¹⁸, que fue remitida al Comité de Control Reglamentario el 6 de noviembre de 2020 y aprobada el 4 de diciembre de 2020. La misma evaluación de impacto acompaña también al resto de las propuestas legislativas que se presentan en un mismo paquete junto con

17. Directiva (UE) 2018/843 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/849 relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo.

18. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión - Informe de evaluación de impacto que acompaña al paquete de propuestas legislativas de la Comisión relativas a la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo (LBC/LFT) y a la ejecución de las normas, que incluye lo siguiente:

- proyecto de Reglamento sobre la LBC/LFT;
- proyecto de Directiva relativa a la LBC/LFT, por la que se deroga la Directiva (UE) 2015/849;
- proyecto de Reglamento por el que se crea una Autoridad de la UE para la LBC/LFT, en forma de organismo regulador;
- proyecto de refundición del Reglamento (UE) 2015/847;
- proyecto de modificación de la Directiva 2019/1153, por la que se facilita el uso de información financiera y de otro tipo para la prevención, detección, investigación o enjuiciamiento de infracciones penales.

la presente. En su dictamen favorable, el Comité de Control Reglamentario propuso varios cambios en la presentación de la evaluación de impacto, los cuales han sido introducidos.

En la evaluación de impacto, la Comisión consideró tres problemas: la falta de normas claras y coherentes, la incoherencia de la supervisión en el mercado interior, y la insuficiencia de la coordinación y del intercambio de información entre las UIF. El problema pertinente para la presente propuesta es el primero de ellos, en relación con el cual se examinaron las siguientes opciones:

- mantener las normas de la UE tal y como están y no modificarlas;
- garantizar un mayor nivel de armonización en las normas que se aplican a las entidades obligadas y dejar a los Estados miembros la especificación de las facultades y las obligaciones de las autoridades competentes;
- garantizar un mayor nivel de armonización en las normas que se aplican a las entidades sujetas a las obligaciones en materia de LBC/LFT y en las facultades y las obligaciones de los supervisores y las UIF.

A la luz de los resultados de la evaluación de impacto, la opción preferida es la opción 3. Mediante la introducción de un planteamiento coherente y más detallado a escala de la UE en lo que respecta a las normas mencionadas anteriormente, esta opción permitiría acabar con la fragmentación actual tanto en lo que se refiere a las obligaciones en materia de LBC/LFT para las entidades obligadas como en cuanto a las actividades de las autoridades competentes. Unas normas más claras sobre las tareas y competencias de las autoridades competentes mejorarán la coherencia de la aplicación del marco de LBC/LFT en toda la UE, facilitarán la creación de un mecanismo de supervisión integrado de la Unión y mejorarán la detección de flujos y actividades sospechosos.

Adecuación regulatoria y simplificación

Aunque, como ya se ha señalado, aún no se ha llevado a cabo un control de adecuación o una evaluación *ex post* formal de la legislación de la UE en materia de LBC/LFT, se pueden destacar algunas cuestiones relacionadas con elementos del paquete global de medidas propuesto que contribuirán a la simplificación y la mejora de la eficiencia. En primer lugar, la sustitución de determinadas normas de una Directiva por las normas más armonizadas y directamente aplicables de un Reglamento eliminará la necesidad de transposición en los Estados miembros y facilitará la actividad económica de las entidades transfronterizas en la UE. Además, la supresión de las personas que negocian con bienes del ámbito de aplicación del marco de la UE en materia de LBC/LFT, aparejada a la propuesta de prohibición de las operaciones en efectivo superiores a 10 000 EUR, liberará a esas personas de la carga administrativa que supone presentar a su UIF informes sobre las operaciones en efectivo de esa cuantía. Por último, la mayor armonización de las normas en materia de LBC/LFT en una serie de áreas concretas simplificará la cooperación entre los supervisores y las UIF debido a la reducción de las divergencias entre sus normas y prácticas. El presente proyecto de Directiva solo contiene determinadas disposiciones que requieran transposición al Derecho nacional y, por lo tanto, es más breve que la Directiva a la que sustituye; la mayoría de los asuntos que regulaba la Directiva (UE) 2015/849 figuran ahora en la propuesta de Reglamento que acompaña a la presente propuesta de Directiva.

Derechos fundamentales

La UE se ha comprometido a garantizar un alto nivel de protección de los derechos fundamentales. En particular, todos los supervisores de LBC/LFT nacionales y a escala de la UE, así como las Unidades de Inteligencia Financiera, estarán sujetos

a la normativa pertinente en materia de protección de datos¹⁹ en la medida en que puedan tratar datos personales.

4. Repercusiones presupuestarias

El presente proyecto de Directiva no tiene repercusiones presupuestarias.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La propuesta incluye un plan general de seguimiento y evaluación del impacto en los objetivos específicos, que requiere que la Comisión lleve a cabo una primera revisión pasados cinco años y al menos tres años después de la entrada en vigor de la Directiva, y que informe al Parlamento Europeo y al Consejo de sus principales conclusiones. La propuesta de un Reglamento relativo a la LBC/LFT que acompaña a la presente propuesta contiene las mismas disposiciones de evaluación, y la evaluación de los dos instrumentos se puede combinar en un solo informe. La revisión debe llevarse a cabo de forma acorde con las Directrices de la Comisión para la mejora de la legislación.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Objeto y ámbito de aplicación

La mayor parte de las definiciones aplicables al presente proyecto de Directiva figuran en el proyecto de Reglamento que lo acompaña (cuando las definiciones son pertinentes para ambos instrumentos); no obstante, en el presente proyecto de Directiva se definen algunos términos, cuando no son pertinentes para el Reglamento que lo acompaña.

El presente proyecto de Directiva permite a los Estados miembros ampliar los requisitos del proyecto de Reglamento que lo acompaña a otros sectores no incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento; si bien deben notificar y explicar su intención de hacerlo a la Comisión, que dispondrá de seis meses para aprobar un dictamen sobre los planes (previa consulta a la ALBC) y, en su lugar, podrá optar por proponer normas legislativas a escala de la Unión. Se establecen disposiciones transitorias para otros sectores ya cubiertos por la legislación nacional en materia de LBC/LFT, pero no por la legislación de la UE. La Comisión publicará anualmente en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una lista consolidada de los sectores a los que los Estados miembros hayan ampliado la lista de entidades obligadas.

El presente proyecto de Directiva también establece requisitos normativos específicos que los Estados miembros deben incorporar a la legislación nacional para determinados sectores. En concreto, los establecimientos de cambio, las entidades de cobro de cheques y los proveedores de servicios a sociedades o fideicomisos (del tipo «trust») deben estar sujetos a requisitos de concesión de licencias o de registro; los proveedores de servicios de juegos de azar deben estar regulados.

El presente proyecto de Directiva permite a los supervisores de los Estados miembros en los que los emisores de dinero electrónico, los proveedores de servicios de pago y los proveedores de servicios de criptoactivos actúen en virtud de la libre prestación de servicios designar puntos de contacto en dichos Estados miembros; la ALBC propondrá normas técnicas de regulación para aclarar cuándo debe ser así.

El presente proyecto de Directiva confirma los requisitos de probidad que establece el marco actual para los miembros de la alta dirección de determinadas entidades obligadas, complementando las exigencias de aptitud y honorabilidad de otros actos de la Unión, y aclara que determinados requisitos se aplican también a los títu-

¹⁹ Reglamento general de protección de datos [Reglamento (UE) 2016/679] y Reglamento interno de protección de datos para las instituciones, órganos y organismos de la Unión [Reglamento (UE) 2018/1725].

lares reales de dichas entidades obligadas. En el caso de otras entidades obligadas, confirma la prohibición de que las personas condenadas por blanqueo de capitales, por sus delitos subyacentes o por financiación del terrorismo puedan gestionarlos. El presente proyecto de Directiva concede determinadas competencias a los supervisores nacionales sobre la alta dirección de determinadas entidades obligadas, especialmente en caso de condena por blanqueo de capitales o financiación del terrorismo.

Evaluaciones de riesgos

Se mantiene el requisito de que la Comisión lleve a cabo periódicamente una evaluación de los riesgos de LBC/LFT a escala de la UE, como ya se prevé en el actual marco de LBC/LFT, pero con una ampliación de la frecuencia de la evaluación a cuatro años. La evaluación se basará en las aportaciones de la ALBC en forma de dictamen e irá acompañada de recomendaciones a los Estados miembros sobre las medidas adecuadas para hacer frente a los riesgos detectados. La Comisión también informará cada cuatro años al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las medidas adoptadas en respuesta a las conclusiones de la evaluación.

Los Estados miembros seguirán llevando a cabo evaluaciones nacionales de riesgos, pero con una frecuencia mínima de cuatro años y con algunas adiciones a los objetivos y modalidades de dichas evaluaciones. Los Estados miembros también deben seguir disponiendo de estadísticas exhaustivas en materia de LBC/LFT y transmitirlas anualmente a la Comisión. La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución sobre la metodología de dichas estadísticas.

Registros y mecanismos de titularidad real, cuentas bancarias y bienes inmuebles

Se mantiene la obligación de los Estados miembros de crear y mantener registros de titularidad real de entidades jurídicas e instrumentos jurídicos, contemplada en la actual Directiva antiblanqueo. Esto incluye disposiciones sobre el acceso a dichos registros, en particular el acceso público, y posibles excepciones al acceso en casos justificados. Se mantiene la interconexión transfronteriza de dichos registros a través del sistema de interconexión de los registros de titularidad real.

Las nuevas disposiciones de la presente propuesta, que no se encuentran todavía en el marco actual, son las siguientes: un acto de ejecución de la Comisión sobre el formato para la presentación de información sobre la titularidad real a los registros; disposiciones para los casos en que se dude de la exactitud de la información sobre la titularidad real o en que no sea posible identificar al titular real; disposiciones adicionales en caso de que se detecten discrepancias en la información; competencias de las entidades gestoras de los registros; la obligación de los Estados miembros de notificar a la Comisión las autoridades competentes a las que se ha concedido el acceso y el tipo de acceso; una duración mínima de cinco años durante la cual la información debe conservarse en los registros.

Sigue vigente la obligación de los Estados miembros de crear y mantener mecanismos, como un registro central o un sistema electrónico central de recuperación de datos, para permitir la identificación de los titulares de cuentas bancarias y cajas de seguridad, incluida en la actual Directiva antiblanqueo. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión no solo las características de dichos mecanismos, sino también los criterios por los que se rige la información que figura en dichos registros. La propuesta también establece la creación de una interconexión transfronteriza entre dichos mecanismos, mediante actos de ejecución de la Comisión sobre las especificaciones técnicas y los procedimientos para la interconexión de dichos mecanismos a un punto de acceso único, que será desarrollado y gestionado por la Comisión. Los Estados miembros deben garantizar que la información de los mecanismos nacionales esté actualizada y sea accesible a través de la interconexión transfronteriza. Las UIF deben tener acceso a los mecanismos, en particular los que estén interconectados con otros Estados miembros.

Se mantiene el requisito de que los Estados miembros faciliten a las UIF y otras autoridades competentes acceso al contenido de los registros nacionales de bienes inmuebles, previsto en la actual Directiva antiblanqueo, y se define el alcance mínimo de dicho acceso. Los Estados miembros están obligados a notificar a la Comisión las autoridades competentes a las que se concede acceso a dichos registros y el alcance de dicho acceso.

Unidades de Inteligencia Financiera

La propuesta se basa en las disposiciones del actual marco de LBC/LFT que exigen a los Estados miembros crear UIF a escala nacional que sean independientes desde el punto de vista operativo y que reciban las comunicaciones de transacciones sospechosas y las comunicaciones de actividades sospechosas (CTS/CAS) de las entidades obligadas y las analicen; estas disposiciones vigentes regulan también la cooperación y el intercambio de información entre las UIF, los usos de la información intercambiada y la difusión posterior de esta información.

Las nuevas disposiciones sobre las UIF se refieren a: aclaraciones sobre la función de análisis financiero de las UIF y sobre su independencia operativa, sus recursos y su seguridad; una lista de las categorías mínimas de información a las que deben tener acceso las UIF; disposiciones sobre el intercambio de información entre las UIF y otras autoridades competentes, incluida la obligación de comunicar el modo en que se haya utilizado la información; aclaraciones sobre las competencias de las UIF para suspender transacciones, que deben aplicarse en un plazo de 48 horas a partir de la recepción de una CTS/CAS, y sobre la ampliación de dichas competencias para suspender el uso de cuentas bancarias en circunstancias justificadas. Se establecen más detalles sobre las modalidades de intercambio de información entre las UIF; estos intercambios deben realizarse utilizando la red FIU.net; Los Estados miembros deberán notificar a la Comisión cualquier excepción a la información que es posible intercambiar. La ALBC debe preparar un proyecto de normas técnicas de ejecución que armonicen los formatos para el intercambio de información; también adoptará directrices sobre criterios para determinar si alguna CTS/CAS es de interés para las UIF de otros Estados miembros. Las UIF elaborarán informes anuales sobre sus actividades y proporcionarán información a las entidades obligadas sobre el uso de sus CTS/CAS, así como a las autoridades aduaneras sobre la información presentada a las UIF en relación con las cantidades de efectivo que entren o salgan físicamente de la Unión. Otra nueva disposición aclara el concepto de los análisis conjuntos que deben realizar las UIF y define los procesos para llevarlos a cabo.

Supervisión de la lucha contra el blanqueo de capitales

La propuesta se basa en las disposiciones del actual marco de LBC/LFT que exigen a los Estados miembros establecer supervisores nacionales en materia de LBC/LFT para supervisar a las entidades obligadas y regular, en particular, las tareas, competencias y responsabilidades de dichos supervisores y la cooperación entre ellos y las UIF y entre ellos y los supervisores de terceros países.

Las nuevas disposiciones incluyen: aclaraciones sobre las tareas y competencias de los supervisores; el requisito de que los supervisores nacionales faciliten información a las entidades obligadas; aclaraciones relativas a la supervisión basada en el riesgo, en particular directrices que deberá elaborar la ALBC sobre las características de un planteamiento basado en el riesgo, y normas técnicas de regulación sobre una metodología para evaluar y clasificar el perfil de riesgo inherente y residual de las entidades obligadas y sobre la frecuencia de la revisión. Se aportan aclaraciones sobre las competencias de los supervisores para con las entidades obligadas que operan en virtud de la libre prestación de servicios, y en el contexto de la supervisión a escala de grupo; en este sentido, la ALBC elaborará normas técnicas de re-

gulación en las que se detallan las respectivas obligaciones de los supervisores de origen y de acogida, así como las modalidades de cooperación entre ellos.

En el caso de las entidades financieras o de crédito transfronterizas que operan en varios Estados miembros, debe crearse un colegio de supervisores de LBC/LFT cuando se cumplan determinados criterios; la ALBC elaborará normas técnicas de regulación sobre las condiciones generales de funcionamiento de los colegios de supervisores de LBC/LFT. Se establecen disposiciones para la cooperación con los supervisores financieros de terceros países.

Organismos autorreguladores

Una nueva sección, que no existe en el actual marco de LBC/LFT, se refiere a los organismos autorreguladores. Cuando un Estado miembro confiera a un organismo autorregulador la supervisión en materia de LBC/LFT de determinadas entidades obligadas, dicho organismo autorregulador debe estar sujeto a la vigilancia de una autoridad pública, con el fin de garantizar que el organismo autorregulador lleve a cabo sus tareas al más alto nivel. El organismo de vigilancia deberá tener las competencias adecuadas, incluida la de obtener información, y publicará un informe anual sobre sus actividades y sobre las actividades de supervisión de los organismos autorreguladores que le competen.

Medidas y sanciones administrativas

Las disposiciones sobre sanciones se basan en el actual marco de LBC/LFT, que obliga a los Estados miembros a prever medidas y sanciones administrativas para las infracciones graves reiteradas o sistemáticas de los requisitos clave del marco por parte de las entidades obligadas, con especificaciones sobre los importes mínimos y máximos de las sanciones pecuniarias, y prevé la publicación de las sanciones impuestas, la protección de los denunciantes y el intercambio de información sobre sanciones.

Las nuevas disposiciones incluyen: una aclaración de las medidas administrativas distintas de las sanciones por infracciones menos graves y la obligación de los Estados miembros de notificar a la Comisión y a la ALBC sus disposiciones relativas a la imposición de sanciones o medidas administrativas. Se especifican las circunstancias que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar el tipo y el nivel de las sanciones o medidas administrativas. La ALBC elaborará normas técnicas de regulación que definan indicadores para clasificar el nivel de gravedad de las infracciones y los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de fijar el nivel de las sanciones administrativas o de adoptar medidas administrativas.

Cooperación

Las disposiciones sobre cooperación entre los supervisores, las UIF y otras autoridades competentes se basan en el actual marco de LBC/LFT, en particular la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros, y las disposiciones para los casos en que las autoridades estén sujetas al secreto profesional.

Las nuevas disposiciones de la presente propuesta incluyen la adición de referencias a la ALBC y una obligación de que otros organismos cooperen con ella. Las disposiciones vigentes orientadas a garantizar una buena cooperación con los supervisores prudenciales de las entidades financieras se mejoran con especificaciones adicionales, y se introducen nuevas disposiciones relativas a la cooperación con las autoridades de resolución y las autoridades encargadas de la supervisión de las entidades de crédito, en cumplimiento de la Directiva sobre las cuentas de pago y la Segunda Directiva sobre servicios de pago. Los supervisores financieros y las UIF informarán anualmente a la ALBC sobre su cooperación con dichas autoridades. Se añaden disposiciones relativas a la cooperación con respecto a los auditores, y la ALBC publicará directrices sobre cooperación.

Disposiciones finales

El tratamiento de datos personales en el marco de la presente propuesta, como en el caso del actual marco de LBC/LFT, está sujeto al Reglamento (UE) 2016/679, o al Reglamento (UE) 2018/1725 si lo llevan a cabo las instituciones, órganos u organismos de la Unión.

La Comisión estará asistida por un Comité, en particular para la preparación de actos de ejecución.

Se incluyen disposiciones para la transferencia del alojamiento de FIU.net de la Comisión a la ALBC.

Queda derogada la Directiva 2015/849 modificada (el actual marco de LBC/LFT). La Directiva propuesta entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial*; el plazo de transposición es de dos años a partir de la entrada en vigor de la Directiva. La Comisión debe revisar y evaluar la presente Directiva por primera vez en el plazo de cinco años desde su aplicación y posteriormente cada tres años.

2021/0250 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los mecanismos que deben establecer los Estados miembros a efectos de la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo y por la que se deroga la Directiva (UE) 2015/849 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Banco Central Europeo²⁰,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo²² es el principal instrumento jurídico de prevención de la utilización del sistema financiero de la Unión para el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Dicha Directiva establece un marco jurídico completo, que la Directiva (UE) 2018/843 del Parlamento Europeo y del Consejo²³ vino a reforzar al abordar los riesgos emergentes e incrementar la transparencia en cuanto a la titularidad real. Con independencia de sus logros, la experiencia ha demostrado que la Directiva (UE) 2015/849 debe seguir mejorándose para atenuar adecuadamente los riesgos y detectar de forma eficaz las tentativas de hacer un uso indebido del sistema financiero de la Unión con fines delictivos.

(2) Desde la entrada en vigor de la Directiva (UE) 2015/849, se han detectado una serie de ámbitos en los que sería conveniente introducir modificaciones a fin de garantizar que el sistema financiero de la Unión cuente con la resiliencia y capacidad necesarias para prevenir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.

20. DO C [...], [...], p. [...].

21. DO C , , p. .

22. Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2015, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se deroga la Directiva 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2006/70/CE de la Comisión (DO L 141 de 5.6.2015, p. 73).

23. Directiva (UE) 2018/843 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva (UE) 2015/849 relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y por la que se modifican las Directivas 2009/138/CE y 2013/36/UE (DO L 156 de 19.6.2018, p. 43).

(3) En la aplicación de la Directiva (UE) 2015/849 se detectaron divergencias significativas en las prácticas y enfoques de las autoridades competentes a lo largo de la Unión, así como una falta de mecanismos suficientemente eficaces de cooperación transfronteriza. Procede, por tanto, definir requisitos más claros que contribuyan a una cooperación fluida en toda la Unión, al tiempo que permiten a los Estados miembros tener en cuenta las especificidades de sus sistemas nacionales.

(4) Este nuevo instrumento forma parte de un paquete completo destinado a reforzar el marco de LBC/LFT de la UE. Conjuntamente, este instrumento, el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de refundición del Reglamento (UE) 2015/847 - COM(2021) 422 final]* y el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de una Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]* conformarán el marco jurídico regulador de los requisitos en materia de LBC/LFT que deberán cumplir las entidades obligadas y constituirán el fundamento del marco institucional de la Unión en materia de LBC/LFT, en el que destaca la creación de una Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales y la Financiación del Terrorismo («ALBC»).

(5) El blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo se efectúan, con frecuencia, en un contexto internacional. Las medidas adoptadas a escala de la Unión, sin tener en cuenta la coordinación ni la cooperación internacionales, tendrían efectos muy limitados. Toda medida adoptada por la Unión en este ámbito debe ser, por tanto, compatible con las que se tomen a escala internacional y, como mínimo, igual de rigurosa. En su actuación, la Unión debe seguir teniendo especialmente en cuenta las Recomendaciones del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI) y los instrumentos de otros organismos internacionales que se ocupan de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Con vistas a reforzar la eficacia de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, los oportunos actos legislativos de la Unión deben ajustarse, cuando proceda, a las Normas internacionales sobre la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo y la proliferación adoptadas por el GAFI en febrero de 2012 («Recomendaciones revisadas del GAFI») y sus modificaciones posteriores.

(6) Las amenazas, riesgos y vulnerabilidades específicos en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que afectan a determinados sectores económicos a escala nacional merman de distintas formas la capacidad de los Estados miembros para contribuir a la integridad y solidez del sistema financiero de la Unión. En consecuencia, conviene permitir que los Estados miembros, una vez identificados dichos sectores y riesgos específicos, apliquen requisitos en materia de LBC/LFT a sectores distintos de los obligados por el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*. Con vistas a preservar la eficacia del mercado interior y del sistema de LBC/LFT de la Unión, la Comisión debe poder evaluar, con el apoyo de la ALBC, si las decisiones de aplicación de los requisitos en materia de LBC/LFT a otros sectores previstas por los Estados miembros están justificadas. En los casos en que el interés superior de la Unión se alcance a escala de la Unión por lo que respecta a sectores específicos, la Comisión debe informar al Estado miembro correspondiente de su intención de adoptar, en su lugar, medidas a escala de la Unión, y el Estado miembro debe abstenerse de adoptar las medidas nacionales previstas.

(7) A la luz de las vulnerabilidades específicas en materia de lucha contra el blanqueo de capitales que se han observado en el sector dedicado a la emisión de dinero electrónico y la provisión de servicios de pago y servicios de criptoactivos, los Estados miembros deben poder exigir que los proveedores establecidos en su territorio en formas distintas de una sucursal y cuya administración central esté situada en otro Estado miembro designen un punto de contacto central. Dicho punto de contac-

to central, actuando en nombre de la institución que lo haya designado, debe garantizar el cumplimiento por parte de los establecimientos de las normas de LBC/LFT.

(8) Los supervisores deben cerciorarse de que, con respecto a los establecimientos de cambio, las entidades de cobro de cheques, los proveedores de servicios a sociedades y fideicomisos (del tipo «trust») o los proveedores de servicios de juegos de azar, las personas que de hecho gestionan las actividades de dichas entidades y los titulares reales de las mismas actúen con honestidad e integridad y posean los conocimientos y la experiencia necesarios para desempeñar sus funciones. Los criterios para determinar si una persona cumple o no esos requisitos deben reflejar, como mínimo, la necesidad de proteger a tales entidades de la posibilidad de que sus directivos o sus titulares reales las utilicen indebidamente con fines delictivos.

(9) A efectos de la evaluación de la idoneidad de las personas que desempeñan una función de dirección en entidades obligadas o las controlan de algún otro modo, todo intercambio de información sobre condenas penales debe realizarse de conformidad con la Decisión Marco 2009/315/JAI del Consejo²⁴ y la Decisión 2009/316/JAI del Consejo²⁵.

(10) La Comisión se encuentra en una situación idónea para estudiar las amenazas transfronterizas específicas que podrían afectar al mercado interior y que los Estados miembros por separado no pueden detectar ni combatir eficazmente. Por consiguiente, procede encomendarle la responsabilidad de coordinar la evaluación de los riesgos que guardan relación con actividades transfronterizas. Para que el proceso de evaluación de los riesgos sea eficaz es fundamental contar con la participación de los especialistas pertinentes, como el Grupo de Expertos en Blanqueo de Capitales y Financiación del Terrorismo y los representantes de las UIF, así como, en su caso, la de otros organismos a escala de la Unión. La experiencia y evaluaciones de riesgos a escala nacional también constituyen una importante fuente de información para ese proceso. Dicha evaluación por la Comisión de los riesgos transfronterizos no debe implicar el tratamiento de datos personales. En todo caso, los datos deben estar totalmente anonimizados. Las autoridades que supervisan la protección de datos a escala nacional y de la Unión solo deben intervenir si la evaluación del riesgo de blanqueo de dinero y financiación del terrorismo afecta a la privacidad y a la protección de datos de personas.

(11) Los resultados de la evaluación de riesgos a escala de la Unión pueden ayudar a las autoridades competentes y a las entidades obligadas a detectar, comprender, gestionar y atenuar el riesgo de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, así como los riesgos de no aplicación y evasión de sanciones financieras específicas. Por lo tanto, es importante que los resultados de la evaluación de riesgos se hagan públicos.

(12) Los Estados miembros siguen siendo los más indicados para detectar, evaluar, comprender y decidir cómo atenuar los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que les afectan directamente. Por consiguiente, cada Estado miembro debe adoptar las medidas adecuadas en un esfuerzo por detectar, evaluar y comprender adecuadamente los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que le conciernen, así como los riesgos de no aplicación y evasión de sanciones financieras específicas, y definir una estrategia nacional coherente para adoptar medidas con el fin de atenuar dichos riesgos. Dicha evaluación nacional de riesgos debe actualizarse periódicamente e incluir una descripción de la estructura institucional y los procedimientos generales del régimen de LBC/LFT

24. Decisión 2009/316/JAI del Consejo, de 6 de abril de 2009, por la que se establece el Sistema Europeo de Información de Antecedentes Penales (ECRIS) en aplicación del artículo 11 de la Decisión Marco 2009/315/JAI (DO L 93 de 7.4. 2009, p. 33).

25. Decisión Marco 2009/315/JAI del Consejo, de 26 de febrero de 2009, relativa a la organización y al contenido del intercambio de información de los registros de antecedentes penales entre los Estados miembros (DO L 93 de 7.4. 2009, p. 23).

del Estado miembro, así como de los recursos humanos y financieros asignados, en la medida en que se disponga de esa información.

(13) Los resultados de las evaluaciones de riesgos deben, cuando proceda, ponerse a disposición de las entidades obligadas en el momento oportuno, a fin de que estas puedan detectar, comprender, gestionar y atenuar sus propios riesgos.

(14) Además, para detectar, comprender, gestionar y atenuar riesgos a escala de la Unión en una medida aún mayor, los Estados miembros deben permitir el acceso a los resultados de sus evaluaciones de riesgos a los demás Estados miembros, la Comisión y la ALBC.

(15) Para poder evaluar la eficacia de sus sistemas de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, los Estados miembros deben conservar las estadísticas al respecto y mejorar su calidad. Con vistas a aumentar la calidad y la coherencia de los datos estadísticos recogidos a escala de la Unión, la Comisión y la ALBC deben hacer un seguimiento de la evolución de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo a escala de la Unión y publicar estudios periódicos.

(16) El GAFI ha elaborado criterios para que las jurisdicciones detecten y evalúen los riesgos de una posible no aplicación o evasión de las sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación, y para que adopten medidas de atenuación de dichos riesgos. Estas nuevas normas introducidas por el GAFI no sustituyen ni socavan los estrictos requisitos existentes para que los países apliquen sanciones financieras específicas en cumplimiento de la reglamentación pertinente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relativos a la prevención, la supresión y la interrupción de la proliferación de armas de destrucción masiva y su financiación. Estas obligaciones vigentes, incorporadas al Derecho de la Unión mediante las Decisiones 2010/413/PESC²⁶ y (PESC) 2016/849²⁷ del Consejo, así como los Reglamentos (UE) n.º 267/2012²⁸ y (UE) 2017/1509²⁹ del Consejo, son obligaciones estrictas basadas en normas, vinculantes para todas las personas físicas y jurídicas dentro de la Unión.

(17) A fin de reflejar la evolución más reciente a escala internacional, la presente Directiva ha introducido el requisito de detectar, comprender, gestionar y atenuar los riesgos de una posible no aplicación o evasión de sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación a escala de la Unión y de los Estados miembros.

(18) Los registros centrales de información sobre la titularidad real son cruciales para luchar contra el uso indebido de las entidades jurídicas. Para garantizar que los registros de información sobre la titularidad real sean fácilmente accesibles y contengan datos de alta calidad, deben introducirse normas coherentes sobre la recopilación y la conservación de dicha información.

(19) En aras de una mayor transparencia que permita combatir la utilización indebida de las personas jurídicas, los Estados miembros deben garantizar que la información relativa a la titularidad real se conserve en un registro central situado fuera de la sociedad correspondiente, respetando plenamente el Derecho de la Unión. Los Estados miembros deben poder utilizar a tal fin una base central de datos que reúna información sobre la titularidad real, ya sea el registro de empresas u otro registro central. Los Estados miembros deben poder decidir que la cumplimentación

26. 2010/413/PESC: Decisión del Consejo, de 26 de julio de 2010, relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán y que deroga la Posición Común 2007/140/PESC (DO L 195 de 27.7.2010, p. 39).

27. Decisión (PESC) 2016/849 del Consejo, de 27 de mayo de 2016, relativa a la adopción de medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea y por la que se deroga la Decisión 2013/183/PESC (DO L 141 de 28.5.2016, p. 79).

28. Reglamento (UE) n.º 267/2012 del Consejo, de 23 de marzo de 2012, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 961/2010 (DO L 88 de 24.3.2012, p. 1).

29. Reglamento (UE) 2017/1509 del Consejo, de 30 de agosto de 2017, relativo a medidas restrictivas contra la República Popular Democrática de Corea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 329/2007 (DO L 224 de 31.8.2017, p. 1).

de este registro sea responsabilidad de las entidades obligadas. Los Estados miembros deben asegurarse de que, en todos los casos, esta información se ponga a disposición de las autoridades competentes y las UIF y se facilite a las entidades obligadas cuando estén aplicando medidas de diligencia debida con respecto al cliente.

(20) La información sobre la titularidad real de los fideicomisos (del tipo «trust») y de los instrumentos jurídicos análogos se debe registrar en el lugar de establecimiento o residencia de los fiduciarios y de las personas que ostenten una posición equivalente en instrumentos jurídicos análogos. El control efectivo y el registro de la información sobre la titularidad real de dichos fideicomisos (del tipo «trust») e instrumentos jurídicos análogos requieren, además, la cooperación entre los Estados miembros. La interconexión de los registros de titulares reales de tales fideicomisos e instrumentos jurídicos análogos que existan en los Estados miembros haría accesible esta información y, además, aseguraría que se evite el registro múltiple de los mismos fideicomisos e instrumentos jurídicos análogos dentro de la Unión.

(21) Es necesario, por lo demás, garantizar el acceso oportuno a la información relativa a la titularidad real de un modo tal que evite todo riesgo de que la sociedad afectada tenga conocimiento de ese acceso.

(22) La exactitud de los datos incluidos en los registros de titularidad real es fundamental para todas las autoridades pertinentes y otras personas a las que se permita el acceso a dichos datos, y para adoptar decisiones válidas y legítimas basadas en dichos datos. Por consiguiente, cuando, tras un análisis minucioso por parte de los registradores, se descubran razones suficientes para dudar de la exactitud de la información sobre la titularidad real que obre en poder de los registros, debe exigirse a las entidades jurídicas y a los instrumentos jurídicos que faciliten información adicional en función de los riesgos. Además, es importante que los Estados miembros confieran a la entidad encargada de la gestión de los registros competencias suficientes para verificar la titularidad real y la veracidad de la información que se le haya facilitado, así como para comunicar cualquier sospecha a su UIF. Dichas competencias deben ampliarse a la realización de inspecciones en los locales de las entidades jurídicas.

(23) Además, la notificación de discrepancias entre la información sobre la titularidad real contenida en los registros centrales y la información sobre la titularidad real de que disponen las entidades obligadas y, en su caso, las autoridades competentes, es un mecanismo eficaz para verificar la exactitud de la información. Toda discrepancia debe detectarse, notificarse y corregirse rápidamente.

(24) Con el fin de garantizar que el mecanismo de notificación de discrepancias sea proporcionado y se centre en la detección de casos de información inexacta sobre la titularidad real, los Estados miembros podrán permitir que las entidades obligadas soliciten al cliente la rectificación de las discrepancias de carácter técnico directamente ante la entidad encargada de los registros centrales. Esta opción solo se aplica a los clientes de bajo riesgo y a los errores de carácter técnico, como los casos menores de información erróneamente deletreada, cuando sea evidente que estos no obstaculizan la identificación del titular o titulares reales ni menoscaban la exactitud de la información.

(25) Cuando la notificación de discrepancias por las UIF y otras autoridades competentes pueda poner en peligro una investigación penal en curso, la UIF u otras autoridades competentes deben aplazar la notificación de que se trate hasta el momento en que las razones que les hayan inducido a no notificarla dejen de existir. Además, las UIF y las autoridades competentes no deben notificar ninguna discrepancia cuando ello vaya en contra de cualquier disposición de confidencialidad contemplada en el Derecho nacional o cuando la divulgación no autorizada constituya un delito.

(26) Para garantizar la igualdad de condiciones en la aplicación del concepto de titular real, es de suma importancia que, en toda la Unión, las entidades jurídicas se

beneficien de canales y medios de notificación uniformes. A tal fin, el formato para la presentación de la información sobre la titularidad real a los registros nacionales pertinentes debe ser uniforme y ofrecer garantías de transparencia y seguridad jurídica.

(27) A fin de garantizar condiciones de competencia equitativas entre los diferentes tipos de formas jurídicas, también los fiduciarios deben estar obligados a obtener y conservar información sobre la titularidad real y a comunicarla a un registro central o a una base de datos central.

(28) El acceso público a la información relativa a la titularidad real puede posibilitar un mayor control de la información por parte de la sociedad civil, incluidas las organizaciones que surgen de ella, y la prensa, y contribuye a mantener la confianza en la integridad del sistema financiero. Puede contribuir a luchar contra el uso indebido de las sociedades y otras entidades jurídicas e instrumentos jurídicos con fines de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo, dada su capacidad de facilitar las investigaciones y dados también los efectos sobre la reputación de esas sociedades y entidades, en vista de que cualquier persona que pueda entablar una relación de negocios conocería la identidad de los titulares reales. Además, podrá permitir que las entidades obligadas y las autoridades de terceros países que participan en la lucha contra este tipo de delitos dispongan de información en tiempo oportuno y de manera eficiente. El acceso a esa información también ayudaría a las investigaciones sobre el blanqueo de capitales, los delitos subyacentes conexos y la financiación del terrorismo.

(29) La confianza de los inversores y del público en general en los mercados financieros depende en gran medida de la existencia de un riguroso régimen de divulgación que aporte transparencia en cuanto a la titularidad real y las estructuras de control de las sociedades. Esto ocurre en particular en los sistemas de gobernanza societaria que, como el de la Unión, se caracterizan por la concentración de la titularidad. Por un lado, la existencia de grandes inversores con importantes derechos en lo que respecta al voto y al flujo de efectivo puede fomentar el crecimiento a largo plazo y el rendimiento de las empresas. Por otro lado, sin embargo, que el control quede en manos de titulares reales con grandes bloques de derechos de voto puede suponer incentivos a la desviación de activos societarios y oportunidades de lucro personal a expensas de los inversores minoritarios. La mejora potencial de la confianza en los mercados financieros debe verse como un efecto secundario positivo y no como la finalidad del aumento de la transparencia, que es crear un entorno menos proclive a ser utilizado con fines de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo.

(30) La confianza de los inversores y del público en general en los mercados financieros depende en gran medida de la existencia de un riguroso régimen de divulgación que aporte transparencia en cuanto a la titularidad real y las estructuras de control de las sociedades y otras entidades jurídicas así como de determinadas clases de fideicomisos (del tipo «trust») y otros instrumentos jurídicos análogos. En consecuencia, los Estados miembros deben permitir el acceso a la información relativa a la titularidad real de una manera suficientemente coherente y coordinada, estableciendo normas de confianza sobre el acceso público, de forma que los terceros puedan cerciorarse, en toda la Unión, de la identidad de los titulares reales de las sociedades y otras entidades jurídicas, así como, siempre que exista un interés legítimo, de determinados tipos de fideicomisos (del tipo «trust») e instrumentos jurídicos análogos.

(31) Por lo que se refiere a las sociedades y otras entidades jurídicas, debe buscarse un justo equilibrio, en particular, entre el interés público por la prevención del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, por un lado, y los derechos fundamentales de los interesados, por otro. El conjunto de datos que debe ponerse a disposición del público debe ser limitado, estar clara y exhaustivamente definido

y tener carácter general, a fin de minimizar todo posible perjuicio a los titulares reales. Al mismo tiempo, la información puesta a disposición del público no debe diferir significativamente de los datos que se recaban actualmente. Para limitar la injerencia en el derecho al respeto de su vida privada, en general, y a la protección de sus datos personales, en particular, dicha información debe referirse esencialmente a la situación de los titulares reales de las sociedades y otras entidades jurídicas, y ceñirse estrictamente a la esfera de actividad económica en la que operan los titulares reales. Si la persona que ejerce un cargo directivo de alto nivel ha sido identificada como titular real simplemente de oficio, y no por su participación en el capital social o el control ejercido por otros medios, esto debe constar claramente en los registros.

(32) En el caso de fideicomisos (del tipo «trust») expresos e instrumentos jurídicos análogos, la información debe ser accesible a cualquier miembro del público general, siempre que pueda demostrarse el interés legítimo. Esto debe incluir las situaciones en las que las personas físicas o jurídicas presenten una solicitud relativa a un fideicomiso (del tipo «trust») o instrumento jurídico análogo que sea titular o dueño de una participación que permita controlar una entidad jurídica constituida o creada fuera de la Unión, a través de la propiedad directa o indirecta, incluidas las carteras de acciones al portador, o a través del control por otros medios. La interpretación del interés legítimo por parte de los Estados miembros no debe restringir el concepto de interés legítimo a los casos de diligencias judiciales o administrativas pendientes, y debe permitir tener en cuenta la labor preventiva llevada a cabo en el ámbito de la lucha contra el blanqueo de capitales y sus delitos subyacentes y de la lucha contra la financiación del terrorismo por organizaciones no gubernamentales y periodistas de investigación. Si bien los fideicomisos (del tipo «trust») y otros instrumentos jurídicos pueden utilizarse en estructuras empresariales complejas, su objetivo principal sigue siendo la gestión del patrimonio individual. A fin de equilibrar adecuadamente el objetivo legítimo de prevenir la utilización del sistema financiero con fines de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo, que se refuerza mediante el control público, y la protección de los derechos fundamentales de las personas, en particular el derecho a la intimidad y a la protección de los datos personales, es necesario prever la demostración de un interés legítimo en acceder a la información sobre la titularidad real de los fideicomisos (del tipo «trust») y otros instrumentos jurídicos.

(33) A fin de garantizar que la información a disposición del público permita la correcta identificación del titular real, el público debe tener acceso a un conjunto mínimo de datos. Estos datos deben permitir la identificación inequívoca del titular real, minimizando al mismo tiempo la cantidad de datos personales accesibles al público. Sin información sobre el nombre, el mes y el año de nacimiento, y el país de residencia y nacionalidad del titular real, no sería posible determinar sin ambigüedades quién es la persona física que ostenta la titularidad real. Del mismo modo, la falta de información sobre la titularidad real haría imposible determinar por qué esa persona física debe ser identificada como el titular real. Por consiguiente, a fin de evitar interpretaciones erróneas de la información sobre la titularidad real a disposición del público y garantizar una divulgación proporcionada de datos personales coherente en toda la Unión, procede establecer el conjunto mínimo de datos a los que puede acceder el público.

(34) El refuerzo del control público puede contribuir a prevenir el uso indebido de las entidades jurídicas e instrumentos jurídicos, incluida la elusión fiscal. Es, por consiguiente, esencial que la información sobre la titularidad real siga estando disponible a través de los registros nacionales y del sistema de interconexión de los registros de la titularidad real durante un mínimo de cinco años desde que hayan dejado de existir los motivos para el registro de la información relativa a la titularidad real del fideicomiso (del tipo «trust») o instrumento jurídico análogo. No obs-

tante, los Estados miembros deben poder establecer por ley el tratamiento de la información sobre la titularidad real, incluidos los datos personales, para otros fines, si dicho tratamiento cumple un objetivo de interés público y constituye una medida necesaria y proporcionada, en una sociedad democrática, al objetivo legítimo perseguido.

(35) Además, con el propósito de garantizar un enfoque proporcionado y equilibrado y de garantizar los derechos a la vida privada y a la protección de los datos personales, los Estados miembros deben tener la posibilidad de establecer exenciones tanto a la divulgación de la información personal sobre el titular real a través de registros de la información sobre la titularidad real como al acceso a dicha información, en circunstancias excepcionales, cuando tal información pueda exponer al titular real a un riesgo desproporcionado de fraude, secuestro, chantaje, extorsión, acoso, violencia o intimidación. Los Estados miembros también deben tener la posibilidad de exigir un registro en línea para poder identificar a cualquier persona que solicite información del registro, así como el pago de una tasa para el acceso a la información registrada.

(36) La Directiva (UE) 2018/843 logró la interconexión de los registros centrales de los Estados miembros que contienen información sobre la titularidad real a través de la plataforma central europea creada por la Directiva (UE) 2017/1132 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰. La participación continua de los Estados miembros en el funcionamiento del sistema en su conjunto debe asegurarse por medio de un diálogo periódico entre la Comisión y los representantes de los Estados miembros sobre las cuestiones referentes al funcionamiento del sistema y su futuro desarrollo.

(37) Mediante la interconexión de los registros de titularidad real de los Estados miembros, el acceso tanto nacional como transfronterizo a la información sobre la titularidad real de los instrumentos jurídicos presente en el registro de cada Estado miembro debe concederse sobre la base de la definición de interés legítimo, en virtud de una decisión adoptada por la entidad pertinente de dicho Estado miembro. Para evitar que no puedan revisarse las decisiones sobre la limitación del acceso a la información sobre la titularidad real que no estén justificadas, deben establecerse mecanismos de recurso contra dichas decisiones. Con objeto de asegurar la coherencia y la eficiencia del registro y el intercambio de información, los Estados miembros deben velar por que su entidad responsable del registro coopere con sus homólogas en otros Estados miembros, compartiendo con ellas información sobre los fideicomisos (del tipo «trust») e instrumentos jurídicos análogos que se rigen por el Derecho de un Estado miembro y se administran en otro Estado miembro.

(38) El Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ se aplica al tratamiento de datos personales a efectos de la presente Directiva. Las personas físicas cuyos datos personales se conserven en los registros nacionales como titulares reales deben ser informadas de las normas aplicables en materia de protección de datos. Además, solo deben facilitarse los datos personales que estén actualizados y correspondan a los titulares reales verdaderos, y se debe informar a los beneficiarios de sus derechos con arreglo al marco normativo de protección de datos de la Unión, así como de los procedimientos aplicables al ejercicio de dichos derechos. Además, para evitar el uso indebido de la información contenida en los registros y para equilibrar los derechos de los titulares reales, los Estados miembros pueden considerar la posibilidad de facilitar al titular real los datos relativos a la persona que solicite la información, junto con la base jurídica de su solicitud.

30. Directiva (UE) 2017/1132 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre determinados aspectos del Derecho de sociedades (DO L 169 de 30.6.2017, p. 46).

31. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

(39) Todo retraso en el acceso de las UIF y otras autoridades competentes a la información sobre la identidad de los titulares de cuentas bancarias y de pago y cajas de seguridad, en particular las anónimas, obstaculiza la detección de las transferencias de fondos vinculadas al blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Los datos nacionales que permiten la identificación de las cuentas bancarias y de pago y cajas de seguridad pertenecientes a una persona están fragmentados y quedan por consiguiente fuera del alcance, en tiempo oportuno, de las UIF y de otras autoridades competentes. Resulta por lo tanto esencial establecer en todos los Estados miembros mecanismos automatizados centralizados, por ejemplo un registro o un sistema de recuperación de datos, como medio eficiente de obtener acceso en tiempo oportuno a la información sobre la identidad de los titulares de las cuentas bancarias y de pago, así como de las cajas de seguridad, sus autorizados y sus titulares reales. Cuando se apliquen las disposiciones relativas al acceso, conviene recurrir a los mecanismos ya existentes siempre y cuando las UIF nacionales puedan acceder, de forma inmediata y sin filtrar, a los datos que son objeto de indagaciones. Los Estados miembros deben considerar la posibilidad de alimentar este tipo de mecanismos con otra información que se considere necesaria y proporcionada para una atenuación más eficaz de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. Debe garantizarse la confidencialidad completa en cuanto a tales indagaciones y a las solicitudes de información conexas por parte de las UIF y las autoridades competentes distintas de las responsables del enjuiciamiento.

(40) Con el fin de respetar la privacidad y proteger los datos personales, deben almacenarse en mecanismos automatizados centralizados para cuentas bancarias y de pago, como registros o sistemas de recuperación de datos, los datos mínimos necesarios para el desarrollo de las investigaciones en materia de LBC/LFT. Debe permitirse a los Estados miembros determinar qué datos resulta útil y proporcionado recabar, teniendo en cuenta los sistemas y tradiciones jurídicas vigentes, para permitir una identificación apropiada de los titulares reales. Al transponer las disposiciones relativas a dichos mecanismos, los Estados miembros deben fijar períodos de conservación equivalentes al período de conservación de la documentación y la información obtenidos en aplicación de las medidas de diligencia debida con respecto al cliente. Debe permitirse a los Estados miembros prorrogar el período de conservación con carácter general por ley, sin necesidad de decisiones caso por caso. La prórroga del período de conservación no debe exceder de un período de cinco años adicionales. Dicho período se entiende sin perjuicio de que el Derecho nacional establezca otros requisitos de conservación de datos que permitan que decisiones caso por caso faciliten las diligencias penales o administrativas. La base del acceso a esos mecanismos debe ser la necesidad de saber.

(41) Gracias a la interconexión de los mecanismos automatizados centralizados de los Estados miembros, las UIF nacionales podrían obtener rápidamente información transfronteriza sobre la identidad de los titulares de cuentas bancarias y de pago y cajas de seguridad en otros Estados miembros, lo que reforzaría su capacidad para llevar a cabo análisis financieros de manera eficaz y cooperar con sus homólogas de otros Estados miembros. El acceso transfronterizo directo a la información sobre cuentas bancarias y de pago y cajas de seguridad permitiría a las unidades de inteligencia financiera elaborar análisis financieros en un plazo suficientemente breve para detectar posibles casos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo y garantizar una actuación policial rápida.

(42) Con el fin de respetar el derecho a la protección de los datos personales y el derecho a la intimidad, y limitar el impacto del acceso transfronterizo a la información contenida en los mecanismos automatizados centralizados nacionales, el alcance de la información accesible a través del punto de acceso central de los registros de cuentas bancarias se restringiría al mínimo necesario de conformidad con el principio de minimización de datos, a fin de permitir la identificación de cualquier

persona física o jurídica que posea o controle cuentas de pago y bancarias identificadas por un número IBAN y cajas de seguridad. Además, solo las UIF deben tener acceso inmediato y sin filtros al punto de acceso central. Los Estados miembros deben velar por que el personal de las UIF observe unas estrictas normas profesionales en materia de confidencialidad y protección de datos, tenga un elevado nivel de integridad y esté debidamente cualificado. Además, los Estados miembros deben establecer medidas técnicas y organizativas que garanticen la seguridad de los datos con arreglo a normas tecnológicas estrictas.

(43) La interconexión de los mecanismos automatizados centralizados de los Estados miembros (registros centrales o sistemas centrales electrónicos de recuperación de datos) que contienen información sobre cuentas bancarias y de pago y cajas de seguridad a través del punto de acceso único de registro de cuentas bancarias requiere la coordinación de sistemas nacionales con características técnicas variables. A tal fin, deben desarrollarse medidas y especificaciones técnicas que tengan en cuenta las diferencias entre los mecanismos automatizados centralizados nacionales.

(44) Los bienes inmuebles son una mercancía atractiva para que los delincuentes blanqueen el producto de sus actividades ilícitas, ya que permiten ocultar la verdadera fuente de los fondos y la identidad del titular real. La identificación adecuada y oportuna de la persona física o jurídica propietaria de bienes inmuebles por las UIF y otras autoridades competentes es importante tanto para detectar los mecanismos de blanqueo de capitales como para la inmovilización y el decomiso de activos. Por consiguiente, es importante que los Estados miembros faciliten a las UIF y a las autoridades competentes un acceso a la información que permita la identificación oportuna de la persona física o jurídica propietaria de bienes inmuebles y la información pertinente para detectar el riesgo y las transacciones sospechosas.

(45) Todos los Estados miembros han creado, o deberían crear, UIF independientes y autónomas desde el punto de vista operativo con la misión de recoger y analizar la información que reciban, a fin de establecer vínculos entre transacciones sospechosas y la actividad delictiva subyacente a los efectos de la prevención y la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. La UIF debe ser la única unidad nacional central responsable de la recepción y el análisis de las comunicaciones de transacciones sospechosas, las comunicaciones sobre movimientos físicos transfronterizos de efectivo y sobre pagos en efectivo que superen un determinado umbral, así como otra información pertinente para el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo presentada por las entidades obligadas. La independencia operativa y la autonomía de la UIF deben garantizarse otorgando a la UIF la autoridad y la capacidad de desempeñar sus funciones libremente, incluida la capacidad de tomar decisiones autónomas en lo que respecta al análisis, las solicitudes y la difusión de información específica. En todos los casos, la UIF debe tener el derecho independiente de transmitir o difundir información a las autoridades competentes. La UIF debe disponer de los recursos financieros, humanos y técnicos adecuados, de manera que se garantice su autonomía e independencia y se le permita ejercer su mandato de manera eficaz. La UIF debe poder obtener y utilizar los recursos necesarios para llevar a cabo sus funciones, tanto en casos concretos como de forma rutinaria, libre de cualquier influencia o injerencia política, gubernamental o industrial indebida que pueda comprometer su independencia operativa.

(46) Las UIF desempeñan un importante papel en la detección de las operaciones financieras de las redes terroristas, especialmente las transfronterizas, y en la identificación de quienes les aportan respaldo financiero. La inteligencia financiera podría tener una importancia fundamental para descubrir la facilitación de delitos de terrorismo y las redes y sistemas de las organizaciones terroristas. Las UIF mantienen diferencias significativas en cuanto a sus funciones, competencias y facul-

tades. Las diferencias actuales no deben, sin embargo, afectar a la actividad de las UIF, especialmente a su capacidad de elaboración de análisis preventivos en apoyo del conjunto de autoridades encargadas de las actividades de inteligencia, de investigación y judiciales, y a la cooperación internacional. En el ejercicio de sus tareas, resulta esencial determinar el conjunto mínimo de datos al que las UIF deben tener acceso rápido y que deben poder intercambiar sin impedimentos con sus homólogas de otros Estados miembros. Siempre que se sospeche la existencia de blanqueo de capitales y sus delitos subyacentes y en los casos relacionados con la financiación del terrorismo, la información debe circular directa y rápidamente, sin demoras indebidas. Resulta esencial, por lo tanto, seguir aumentando la eficacia y la eficiencia de las UIF, especificando sus competencias y las modalidades de cooperación entre ellas.

(47) Las competencias de las UIF incluyen el derecho a acceder directa o indirectamente a la información «financiera», «administrativa» y «de los servicios de seguridad» que necesitan para luchar contra el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes conexos y la financiación del terrorismo. La falta de definición de los tipos de información incluidos en esas categorías generales ha dado lugar a que se haya concedido a las UIF acceso a conjuntos de información considerablemente diversificados, lo que repercute en las funciones analíticas de las UIF y en su capacidad para cooperar eficazmente con sus homólogas de otros Estados miembros. Por consiguiente, es necesario definir los conjuntos mínimos de información «financiera», «administrativa» y «de los servicios de seguridad» que deben ponerse directa o indirectamente a disposición de todas las UIF en toda la Unión. Además, las UIF deben poder recabar rápidamente de cualquier entidad obligada toda la información necesaria relativa a sus funciones. Las UIF también deben poder obtener esa información a petición de otra UIF e intercambiar dicha información con la UIF solicitante.

(48) Se ha otorgado a la gran mayoría de las UIF la competencia de tomar medidas urgentes y suspender o denegar el consentimiento para una transacción a efectos de analizarla, confirmar la sospecha y difundir los resultados de las actividades de análisis a las autoridades competentes. Sin embargo, existen ciertas variaciones en relación con la duración de los poderes de aplazamiento en los distintos Estados miembros, lo que repercute no solo en el aplazamiento de actividades de carácter transfronterizo a través de la cooperación entre UIF, sino también en los derechos fundamentales de las personas. Además, con el fin de garantizar que las UIF tengan la capacidad de restringir rápidamente los fondos o activos de origen delictivo e impedir su disipación, también a efectos de incautación, debe otorgarse a las UIF el poder de suspender el uso de una cuenta bancaria o de pago con el fin de analizar las transacciones realizadas a través de la cuenta, confirmar la sospecha y difundir los resultados del análisis a las autoridades competentes. Dado que los poderes de aplazamiento afectan al derecho a la propiedad, debe garantizarse el respeto de los derechos fundamentales de las personas afectadas.

(49) A efectos de una mayor transparencia y rendición de cuentas y con el fin de aumentar la sensibilización con respecto a sus actividades, las UIF deben publicar informes de actividad con periodicidad anual. Estos informes deben proporcionar al menos datos estadísticos en relación con las comunicaciones de transacciones sospechosas recibidas, el número de comunicaciones efectuadas a las autoridades nacionales competentes, el número de solicitudes presentadas a otras UIF y recibidas de ellas, e información sobre las tendencias y tipologías detectadas. Este informe debe hacerse público, excepto en lo que respecta a los elementos que contienen información sensible y clasificada. Al menos una vez al año, la UIF debe facilitar a las entidades obligadas información sobre la calidad de las comunicaciones de transacciones sospechosas, su puntualidad, la descripción de las sospechas y cualquier documento adicional facilitado. Dicha información puede facilitarse a las entidades

obligadas individuales o a grupos de entidades obligadas y debe tener por objeto seguir mejorando la capacidad de las entidades obligadas para detectar y señalar transacciones y actividades sospechosas y reforzar los mecanismos generales de notificación.

(50) La finalidad de las UIF consiste en recoger y analizar la información que reciban con miras a establecer vínculos entre transacciones sospechosas y la actividad delictiva subyacente, a fin de prevenir y combatir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, y difundir los resultados de tales análisis, así como información adicional, a las autoridades competentes cuando existan motivos para sospechar de la existencia de blanqueo de capitales, delitos subyacentes conexos o financiación del terrorismo. Las UIF no deben rechazar el intercambio de información con otras UIF ni negarse a llevarlo a cabo, de forma espontánea o previa solicitud, por motivos como la falta de identificación de un delito subyacente conexo, las características de las legislaciones penales nacionales y las diferencias entre las definiciones de delitos subyacentes conexos o la ausencia de referencias a determinados delitos subyacentes conexos. Del mismo modo, una UIF debe otorgar su consentimiento previo a otra UIF para que esta transmita la información a otras autoridades competentes, independientemente del tipo de posible delito subyacente conexo, con el fin de permitir el ejercicio efectivo de la función de difusión de información. Las UIF han aludido a dificultades en el intercambio de información basadas en diferencias en las definiciones nacionales de determinados delitos subyacentes, como los delitos fiscales, que no han sido objeto de armonización por el Derecho de la Unión. Esas dificultades no deben obstaculizar el intercambio mutuo de información, su difusión a otras autoridades competentes ni la utilización de esa información. Las UIF deben garantizar, de forma rápida, constructiva y eficaz, la cooperación internacional más amplia posible con las UIF de terceros países en relación con el blanqueo de capitales, los delitos subyacentes conexos y la financiación del terrorismo, en consonancia con las normas de protección de datos aplicables a las transferencias de datos, las Recomendaciones del GAFI y los Principios Egmont para el Intercambio de Información entre las Unidades de Inteligencia Financiera.

(51) Las UIF deben utilizar medios seguros, incluidos canales de comunicación protegidos, para cooperar e intercambiar información entre sí. A este respecto, debe establecerse un sistema de intercambio de información entre las UIF de los Estados miembros («FIU.net»). El sistema debe ser gestionado y alojado por la ALBC. Las UIF deben utilizar FIU.net para cooperar e intercambiar información entre ellas y también podrán utilizarla, cuando proceda, para intercambiar información con UIF de terceros países y con otras autoridades y organismos de la Unión. Las UIF deben utilizar plenamente las funcionalidades de FIU.net. Estas funcionalidades deben permitir a las UIF cotejar sus datos con los de otras UIF de forma anónima con el fin de detectar objetivos de interés para las UIF en otros Estados miembros e identificar sus ingresos y fondos, garantizando al mismo tiempo una protección plena de los datos personales.

(52) Es importante que las UIF cooperen e intercambien información entre sí de manera eficaz. A este respecto, la ALBC debe prestar la asistencia necesaria, no solo mediante la coordinación de análisis conjuntos de las comunicaciones de transacciones sospechosas transfronterizas, sino también mediante la elaboración de proyectos de normas técnicas de regulación relativas al formato que debe utilizarse para el intercambio de información entre las UIF y directrices en relación con los factores pertinentes que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar si una comunicación de transacción sospechosa afecta a otro Estado miembro, así como sobre la naturaleza, las características y los objetivos del análisis operativo y estratégico.

(53) Es necesario fijar plazos para el intercambio de información entre las UIF de forma que se garantice una cooperación rápida, eficaz y coherente. Deben esta-

blecerse límites temporales para garantizar un intercambio eficaz de información en un plazo de tiempo razonable o para cumplir los requisitos procedimentales. En casos excepcionales, justificados y urgentes, deben fijarse plazos más breves para que la UIF requerida pueda acceder directamente a las bases de datos en las que se conserve la información solicitada. En los casos en que la UIF requerida no esté en condiciones de facilitar la información en los plazos establecidos, debe informar a su homóloga al respecto.

(54) La circulación de dinero ilícito atraviesa fronteras y puede afectar a distintos Estados miembros. Los casos transfronterizos, que afectan a múltiples jurisdicciones, son cada vez más frecuentes y tienen mayor trascendencia, también debido a las actividades realizadas por las entidades obligadas a escala transfronteriza. A fin de tratar eficazmente los casos que afectan a varios Estados miembros, las UIF deben poder ir más allá del simple intercambio de información para la detección y el análisis de transacciones y actividades sospechosas y compartir la propia actividad analítica. Las UIF han señalado algunas cuestiones importantes que limitan o condicionan su capacidad para realizar análisis conjuntos. La realización de análisis conjuntos de las transacciones y actividades sospechosas permitirá a las UIF aprovechar las posibles sinergias, utilizar información procedente de distintas fuentes, obtener una imagen completa de las actividades anómalas y enriquecer el análisis. Las UIF deben poder llevar a cabo análisis conjuntos de transacciones y actividades sospechosas, crear equipos de análisis conjuntos para fines específicos y por un período limitado, con la ayuda de la ALBC, y participar en dichos equipos. La participación de terceros puede ser decisiva para el éxito de los análisis conjuntos. Por consiguiente, las UIF podrán invitar a terceros a participar en el análisis conjunto cuando dicha participación esté comprendida en los mandatos respectivos de dichos terceros.

(55) La supervisión eficaz de todas las entidades obligadas es esencial para proteger la integridad del sistema financiero de la Unión y del mercado interior. A tal fin, los Estados miembros deben implantar una supervisión eficaz e imparcial de la LBC/LFT y establecer las condiciones para una cooperación eficaz, oportuna y sostenida entre los supervisores.

(56) Los Estados miembros deben velar por una supervisión efectiva, imparcial y basada en los riesgos de todas las entidades obligadas, preferentemente a cargo de autoridades públicas por medio de un supervisor nacional distinto e independiente. Los supervisores nacionales deben poder desempeñar una amplia gama de tareas con el fin de ejercer una supervisión efectiva de todas las entidades obligadas.

(57) La Unión ha sido testigo en ocasiones de un enfoque laxo con respecto a la supervisión de las obligaciones de las entidades obligadas en materia de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Por consiguiente, ha cobrado la máxima importancia que los supervisores nacionales competentes, como parte del mecanismo integrado de supervisión establecido por la presente Directiva y el Reglamento [*indíquese la referencia – propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales – COM(2021) 421 final*], obtengan claridad en cuanto a sus derechos y obligaciones respectivos.

(58) A fin de evaluar y controlar de forma más eficaz y regular los riesgos a los que están expuestas las entidades obligadas y la forma en que estas aplican sanciones financieras específicas, es necesario aclarar que los supervisores nacionales están tanto facultados como obligados a llevar a cabo todas las investigaciones desde el exterior, *in situ* y temáticas necesarias, así como cualquier otra indagación y evaluación que consideren necesaria. Esto no solo ayudará a los supervisores a decidir sobre aquellos casos en los que los riesgos específicos inherentes a un sector están claros y se han comprendido, sino que también les proporcionará las herramientas necesarias para seguir difundiendo la información pertinente a las entidades obliga-

das a fin de que sirva de fundamento a su comprensión de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo.

(59) Las actividades de divulgación, incluida la difusión de información por parte de los supervisores a las entidades obligadas bajo su supervisión, son esenciales para garantizar que el sector privado tenga una comprensión adecuada de la naturaleza y el nivel de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo a los que se enfrentan.

(60) Los supervisores deben adoptar un planteamiento basado en el riesgo para su trabajo, que les permita concentrar sus recursos allí donde los riesgos sean más elevados, garantizando al mismo tiempo que ningún sector o entidad quede expuesto a intentos delictivos de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo. La ALBC debe desempeñar un papel de liderazgo en el fomento de una comprensión común de los riesgos, por lo que debe encargarse de desarrollar los criterios de referencia y una metodología para evaluar y clasificar el perfil de riesgo inherente y residual de las entidades obligadas, así como la frecuencia con la que debe revisarse dicho perfil de riesgo.

(61) La divulgación a las UIF de hechos que puedan estar relacionados con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo por parte de los supervisores es una de las piedras angulares de una supervisión eficiente y eficaz de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema que garantice que las UIF sean informadas adecuada y rápidamente.

(62) La cooperación entre los supervisores nacionales es esencial para garantizar un planteamiento común de supervisión en toda la Unión. Para ser eficaz, esta cooperación debe aprovecharse en la mayor medida posible e independientemente de la naturaleza o el estatuto respectivo de los supervisores. Además de la cooperación tradicional –como la capacidad de llevar a cabo investigaciones en nombre de una autoridad de supervisión solicitante– conviene encargar la creación de colegios de supervisores de LBC/LFT con respecto a las entidades obligadas que operen en virtud de la libre prestación de servicios o de establecimiento y con respecto a las entidades obligadas que formen parte de un grupo.

(63) Cuando una entidad obligada opere en otro Estado miembro mediante establecimientos, inclusive a través de una red de agentes, el supervisor del Estado miembro de origen debe ser responsable de supervisar la aplicación por parte de la entidad obligada de las políticas y los procedimientos de LBC/LFT a escala de grupo. Ello puede implicar visitas *in situ* a establecimientos ubicados en otro Estado miembro. El supervisor del Estado miembro de origen debe cooperar estrechamente con el supervisor del Estado miembro de acogida e informarle de cualquier cuestión que pudiera afectar a su evaluación del cumplimiento por parte del establecimiento de la legislación en materia de LBC/LFT vigente en el Estado miembro de acogida.

(64) Cuando una entidad obligada opere en otro Estado miembro a través de establecimientos, inclusive a través de una red de agentes, el supervisor del Estado miembro de acogida conserva la responsabilidad de velar por el cumplimiento por parte del establecimiento de los requisitos en materia de LBC/LFT, inclusive, en su caso, mediante la realización de inspecciones *in situ* y seguimiento a distancia y la adopción de medidas adecuadas y proporcionadas para hacer frente a graves incumplimientos de estas obligaciones. El supervisor del Estado miembro de acogida debe cooperar estrechamente con el supervisor del Estado miembro de origen e informar a este último acerca de cualquier cuestión que pudiera afectar a su evaluación de la aplicación por parte de la entidad obligada de las políticas y los procedimientos de LBC/LFT a escala de grupo. A fin de acabar con los incumplimientos graves de normas en materia de LBC/LFT que requieran soluciones inmediatas, el supervisor del Estado miembro de acogida debe poder aplicar temporalmente las medidas correctoras adecuadas y proporcionadas que serían aplicables en circunstancias si-

milares a las entidades obligadas bajo su competencia, para hacer frente a tales incumplimientos graves, en su caso con la asistencia o la cooperación del supervisor del Estado miembro de origen.

(65) Para garantizar una mejor coordinación de los esfuerzos y contribuir eficazmente a las necesidades del mecanismo integrado de supervisión, deben aclararse las obligaciones respectivas de los supervisores en relación con dichas entidades obligadas y deben establecerse mecanismos de cooperación específicos y proporcionados.

(66) Los grupos transfronterizos deben contar con políticas y procedimientos de gran alcance a escala de grupo. Para garantizar que las operaciones transfronterizas vayan acompañadas de una supervisión adecuada, es necesario establecer normas de supervisión detalladas que permitan a los supervisores del Estado miembro de origen y a los del Estado miembro de acogida cooperar entre sí en la mayor medida posible, independientemente de su naturaleza o estatuto respectivos, y con la ALBC para evaluar los riesgos, controlar la evolución que pueda afectar a las distintas entidades que forman parte del grupo y coordinar las actuaciones de supervisión. Habida cuenta de su papel de coordinación, debe confiarse a la ALBC la obligación de elaborar los proyectos de normas técnicas de regulación que definan las obligaciones respectivas detalladas de los supervisores de grupos de origen y de acogida, así como las modalidades de cooperación entre ellos. La supervisión de la aplicación efectiva de la política de grupo en materia de LBC/LFT debe hacerse con arreglo a los principios y modalidades de supervisión consolidada establecidos en la legislación sectorial europea pertinente.

(67) La Directiva (UE) 2015/849 incluía un requisito general de cooperación para los supervisores de los Estados miembros de origen y de acogida. Este requisito se reforzó posteriormente para evitar que el intercambio de información y la cooperación entre supervisores se prohibieran o restringieran injustificadamente. Sin embargo, a falta de un marco jurídico claro, la creación de colegios de supervisores de LBC/LFT se ha basado en directrices no vinculantes. Por tanto, es necesario establecer normas claras para la organización de los colegios en materia de LBC/LFT y prever un planteamiento coordinado y jurídicamente sólido, reconociendo la necesidad de una interacción estructurada entre supervisores en toda la Unión. En consonancia con su función de coordinación y vigilancia, debe encomendarse a la ALBC la elaboración de proyectos de normas técnicas de regulación que definan las condiciones generales en las que los colegios de supervisores de LBC/LFT puedan funcionar correctamente.

(68) El intercambio de información y la cooperación entre supervisores son esenciales en el contexto de unos sistemas financieros mundiales cada vez más integrados. Por un lado, los supervisores de la Unión, incluyendo la ALBC, deben informarse mutuamente de los casos en que el Derecho de un tercer país no permita aplicar las políticas y procedimientos necesarios en virtud del Reglamento *[índíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*. Por otro lado, los Estados miembros deben poder autorizar a los supervisores a celebrar acuerdos de cooperación que prevean la colaboración y el intercambio de información confidencial con sus homólogos de terceros países, de conformidad con las normas aplicables a las transferencias de datos personales. Dada su función de vigilancia, la ALBC debe prestar ayuda según sea necesario para evaluar la equivalencia de los requisitos de secreto profesional aplicables al homólogo del tercer país.

(69) La Directiva (UE) 2015/849 permitía a los Estados miembros encomendar la supervisión de algunas entidades obligadas a organismos autorreguladores. No obstante, la calidad e intensidad de la supervisión llevada a cabo por dichos organismos autorreguladores ha sido insuficiente y no ha sido objeto de control público o este ha sido casi nulo. Cuando un Estado miembro decida encomendar la supervisión a un organismo autorregulador, también debe designar a una autoridad pública

encargada de vigilar las actividades del organismo autorregulador a fin de garantizar que la realización de dichas actividades se ajusta a los requisitos de la presente Directiva.

(70) La importancia de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo debe llevar a los Estados miembros a establecer en su Derecho nacional sanciones y medidas administrativas efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*. Los supervisores nacionales deben estar facultados por los Estados miembros para imponer tales medidas a las entidades obligadas con objeto de poner remedio a la situación en caso de incumplimiento y, cuando la infracción lo justifique, para imponer sanciones pecuniarias. El abanico de sanciones y medidas debe ser suficientemente amplio para permitir a los Estados miembros y a las autoridades competentes tener en cuenta las diferencias entre entidades obligadas, en particular entre las entidades de crédito y las entidades financieras y las demás entidades obligadas, por lo que se refiere a su tamaño, sus características y la naturaleza de su actividad.

(71) En la actualidad, los Estados miembros pueden aplicar una amplia gama de sanciones y medidas administrativas por incumplimiento de las principales disposiciones preventivas en vigor, pero el enfoque es incoherente en lo que respecta a la investigación y la sanción de las infracciones de los requisitos de lucha contra el blanqueo de capitales, y no existe un entendimiento común entre los supervisores sobre lo que debe constituir una infracción «grave» que les permita distinguir cuándo debe imponerse una sanción administrativa. Esta diversidad resulta perjudicial para los esfuerzos realizados en la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, y la respuesta de la Unión está fragmentada. Por lo tanto, deben establecerse criterios comunes para determinar la respuesta de supervisión más adecuada a las infracciones y debe preverse una serie de medidas administrativas que los supervisores puedan imponer cuando las infracciones no sean lo suficientemente graves como para ser castigadas con una sanción administrativa. Con el fin de incentivar a las entidades obligadas a cumplir las disposiciones del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*, es necesario reforzar el carácter disuasorio de las sanciones administrativas. En consecuencia, debe aumentarse el importe mínimo de la sanción máxima que puede imponerse en caso de infracciones graves del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*. Al transponer la presente Directiva, los Estados miembros deben velar por que la imposición de sanciones y medidas administrativas y de sanciones penales, con arreglo al Derecho nacional, no vulnere el principio *ne bis in idem*.

(72) Las entidades obligadas pueden beneficiarse de la libre prestación de servicios y de establecimiento en todo el mercado interior para ofrecer sus productos y servicios en toda la Unión. Un sistema de supervisión eficaz exige que los supervisores sean conscientes de las deficiencias en el cumplimiento por parte de las entidades obligadas de las normas en materia de LBC/LFT. Por lo tanto, es importante que los supervisores puedan informarse mutuamente de las sanciones y medidas administrativas impuestas a las entidades obligadas, cuando dicha información también sea pertinente para otros supervisores.

(73) La publicación de una sanción o medida administrativa por incumplimiento del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]* puede tener un fuerte efecto disuasorio contra la repetición de dicho incumplimiento. También informa a otras entidades de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo asociados a la entidad obligada sancionada antes de que entablen una relación de negocios y asiste a los supervisores de otros Estados miembros en relación con los riesgos asociados a una entidad obligada cuando opera en su Estado miembro con carácter transfronterizo. Por estas

razones, debe confirmarse la obligación de publicar las decisiones sobre sanciones contra las que no quepa recurso. No obstante, toda publicación de este tipo debe ser proporcionada y, al adoptar la decisión de publicar una sanción o medida administrativa, los supervisores deben tener en cuenta la gravedad de la infracción y el efecto disuasorio que es probable que logre la publicación.

(74) Ha habido casos de empleados que, tras haber comunicado sospechas de blanqueo de capitales, han sufrido amenazas o acciones hostiles. Es fundamental abordar esta cuestión para garantizar la eficacia del sistema de LBC/LFT. Los Estados miembros deben ser conscientes de este problema y hacer cuanto puedan para proteger a las personas, incluidos los empleados y los representantes de la entidad obligada, de esas amenazas o acciones hostiles, y darles, de conformidad con el Derecho nacional, una protección adecuada, en particular en lo que respecta a sus derechos en materia de protección de datos personales, tutela judicial efectiva y defensa.

(75) La nueva política, plenamente integrada y coherente, de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo a escala de la Unión, con funciones específicas para las autoridades competentes tanto de la Unión como nacionales, tiene el objetivo de garantizar la cooperación fluida y constante de dichas autoridades. A este respecto, la cooperación entre todas las autoridades nacionales y de la Unión en materia de LBC/LFT reviste la máxima importancia y debe aclararse y reforzarse. Internamente, sigue siendo obligación de los Estados miembros establecer las normas necesarias para garantizar que los responsables políticos, las UIF, los supervisores, incluida la ALBC, y otras autoridades competentes implicadas en la LBC/LFT, así como las autoridades tributarias y las autoridades policiales y judiciales, cuando actúen dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva, dispongan de mecanismos eficaces que les permitan cooperar y coordinarse, en particular mediante un enfoque restrictivo de la negativa de las autoridades competentes a cooperar e intercambiar información a petición de otra autoridad competente.

(76) A fin de facilitar y promover una cooperación eficaz, y en particular el intercambio de información, debe exigirse a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión y a la ALBC la lista de sus autoridades competentes y los datos de contacto pertinentes.

(77) El riesgo de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo puede ser detectado por todos los supervisores responsables de las entidades de crédito. La información de naturaleza prudencial relativa a las entidades de crédito y las entidades financieras, como la información relativa a la idoneidad y honorabilidad de directores y accionistas, a los mecanismos de control internos, a la gobernanza o al cumplimiento y la gestión del riesgo, resulta a menudo indispensable para la supervisión adecuada de dichas entidades en lo que respecta a la LBC/LFT. Del mismo modo, la información relativa a la LBC/LFT también es importante para la supervisión prudencial de dichas entidades. Por consiguiente, la cooperación y el intercambio de información con los supervisores en materia de LBC/LFT y la UIF deben ampliarse a todas las autoridades competentes encargadas de la supervisión de dichas entidades obligadas de conformidad con otros instrumentos jurídicos de la Unión, como la Directiva (UE) 2013/36³², la Directiva (UE) 2014/49³³, la Directiva (UE) 2014/59³⁴, la

32. Directiva 2013/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, relativa al acceso a la actividad de las entidades de crédito y a la supervisión prudencial de las entidades de crédito y las empresas de inversión, por la que se modifica la Directiva 2002/87/CE y se derogan las Directivas 2006/48/CE y 2006/49/CE (DO L 176 de 27.6.2013, p. 338).

33. Directiva 2014/49/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a los sistemas de garantía de depósitos (DO L 173 de 12.6.2014, p. 149).

34. Directiva 2014/59/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por la que se establece un marco para la reestructuración y la resolución de entidades de crédito y empresas de servicios de inversión, y por la que se modifican la Directiva 82/891/CEE del Consejo, y las Directivas 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE y 2013/36/UE, y los Reglamentos (UE) n.º 1093/2010 y (UE) n.º 648/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 173 de 12.6.2014, p. 190).

Directiva (UE) 2014/92³⁵ y la Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶. Para garantizar la aplicación efectiva de esta cooperación, los Estados miembros deben informar anualmente a la ALBC de los intercambios realizados.

(78) La cooperación con otras autoridades competentes para la supervisión de entidades de crédito en virtud de la Directiva (UE) 2014/92 y la Directiva (UE) 2015/2366 puede reducir las consecuencias no deseadas de los requisitos en materia de LBC/LFT. Las entidades de crédito pueden optar por poner fin o restringir las relaciones de negocios con clientes o categorías de clientes con el fin de evitar, en lugar de gestionar, el riesgo. Estas prácticas de reducción del riesgo pueden debilitar el marco de LBC/LFT y la detección de transacciones sospechosas, ya que empujan a los clientes afectados a recurrir a canales de pago menos seguros o no regulados para satisfacer sus necesidades financieras. Al mismo tiempo, las prácticas de reducción de riesgos generalizadas en el sector bancario pueden dar lugar a la exclusión financiera de determinadas categorías de entidades de pago o consumidores. Los supervisores financieros son los más indicados para detectar situaciones en las que una entidad de crédito se haya negado a entablar una relación de negocios pese a estar obligada a hacerlo sobre la base de la legislación nacional de transposición de la Directiva 2014/92/UE o de la Directiva (UE) 2015/2366, y sin una justificación basada en la diligencia debida documentada con respecto al cliente. Los supervisores financieros deben alertar a las autoridades responsables de garantizar el cumplimiento de la Directiva 2014/92/UE o de la Directiva (UE) 2015/2366 por parte de las entidades financieras, cuando se produzcan tales casos.

(79) La cooperación entre los supervisores financieros y las autoridades responsables de la gestión de crisis de las entidades de crédito y las empresas de servicios de inversión, como, en particular, las autoridades designadas por los sistemas de garantía de depósitos y las autoridades de resolución, es necesaria para conciliar los objetivos de prevención del blanqueo de capitales con arreglo a la presente Directiva y de protección de la estabilidad financiera y los depositantes en virtud de las Directivas 2014/49/UE y 2014/59/UE. Los supervisores financieros deben vigilar la aplicación de la diligencia debida con respecto al cliente cuando se haya determinado que la entidad de crédito es inviable o que es probable que vaya a serlo, o cuando los depósitos se definan como indisponibles, así como la notificación de cualquier operación sospechosa a la UIF. Los supervisores financieros deben informar a las autoridades responsables de la gestión de crisis en las entidades de crédito y las empresas de servicios de inversión de cualquier resultado pertinente derivado de la diligencia debida con respecto al cliente que se haya ejercido y de cualquier cuenta que haya sido suspendida por la UIF.

(80) Para facilitar dicha cooperación en relación con las entidades de crédito, la ALBC, en consulta con la Autoridad Bancaria Europea, debe publicar directrices en las que se especifiquen los principales elementos de dicha cooperación, en particular la forma en que debe intercambiarse la información.

(81) Los mecanismos de cooperación también deben ampliarse a las autoridades encargadas de la supervisión y vigilancia de los auditores, ya que dicha cooperación puede mejorar la eficacia del marco de la Unión en materia de lucha contra el blanqueo de capitales.

(82) El intercambio de información y la asistencia entre autoridades competentes de los Estados miembros son esenciales para los fines de la presente Directiva. Por consiguiente, los Estados miembros no deben prohibir el intercambio de informa-

35. Directiva 2014/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre la comparabilidad de las comisiones conexas a las cuentas de pago, el traslado de cuentas de pago y el acceso a cuentas de pago básicas (DO L 257 de 28.8.2014, p. 214).

36. Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, sobre servicios de pago en el mercado interior y por la que se modifican las Directivas 2002/65/CE, 2009/110/CE y 2013/36/UE y el Reglamento (UE) n.º 1093/2010 y se deroga la Directiva 2007/64/CE (DO L 337 de 23.12.2015, p. 35).

ción o la asistencia entre autoridades competentes, ni imponerles condiciones injustificadas o indebidamente restrictivas.

(83) Los supervisores deben poder cooperar e intercambiar información confidencial, independientemente de su naturaleza o estatuto respectivos. A tal fin, deben disponer de una base jurídica adecuada para el intercambio de información confidencial y para la cooperación. El intercambio de información y la cooperación con otras autoridades competentes para supervisar o vigilar a las entidades obligadas en virtud de otros actos de la Unión no deben verse obstaculizados involuntariamente por la inseguridad jurídica que puede derivarse de la falta de disposiciones explícitas en este ámbito. La aclaración del marco jurídico resulta incluso aún más importante dado que la supervisión prudencial se ha encomendado en ocasiones a supervisores que no eran responsables de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, como el Banco Central Europeo (BCE).

(84) La eficacia del marco de la Unión en materia de LBC/LFT depende de la cooperación entre una amplia gama de autoridades competentes. Para facilitar dicha cooperación, debe encomendarse a la ALBC que elabore directrices, en coordinación con el BCE, las Autoridades Europeas de Supervisión, Europol, Eurojust y la Fiscalía Europea, sobre la cooperación entre todas las autoridades competentes. Dichas directrices también deben describir la forma en que las autoridades competentes para la supervisión o vigilancia de las entidades obligadas en virtud de otros actos de la Unión deben tener en cuenta las cuestiones relacionadas con el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo en el desempeño de sus obligaciones.

(85) El Reglamento (UE) 2016/679 es aplicable al tratamiento de datos personales a efectos de la presente Directiva. El Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷ es aplicable al tratamiento de datos personales por parte de las instituciones y órganos de la Unión a efectos de la presente Directiva. Todos los Estados miembros reconocen que la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo constituye una cuestión importante de interés general. No obstante, las autoridades competentes responsables de investigar o enjuiciar el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo, o las que tienen la función de rastrear, incautar o inmovilizar y decomisar activos de origen delictivo deben respetar las normas relativas a la protección de los datos personales tratados en el marco de la cooperación policial y judicial en materia penal, incluida la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸.

(86) Resulta fundamental que la adaptación de la presente Directiva a las Recomendaciones revisadas del GAFI se efectúe respetando plenamente el Derecho de la Unión, en particular en lo que respecta a la normativa de la Unión en materia de protección de datos, incluidas las normas sobre transferencias de datos, y a la protección de los derechos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (la «Carta»). Determinados aspectos de la transposición de la presente Directiva implican la recogida, el análisis, la conservación y el intercambio de datos dentro de la Unión y con terceros países. Este tratamiento de datos personales debe permitirse, respetando plenamente los derechos fundamentales, únicamente para los fines establecidos en la presente Directiva y para las actividades requeridas en virtud de la presente Directiva, como el intercambio de información entre autoridades competentes.

37. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

38. Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

(87) Los derechos de acceso de los interesados son aplicables a los datos personales tratados a efectos de la presente Directiva. No obstante, el acceso de los interesados a cualquier información relacionada con una comunicación de transacción sospechosa podría socavar gravemente la eficacia de la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Por ello puede estar justificada la imposición de excepciones y restricciones a este derecho, de conformidad con las normas establecidas en el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/679 y, cuando proceda, en el artículo 25 del Reglamento (UE) 2018/1725. El interesado tiene derecho a pedir que una de las autoridades de control a que se refiere el artículo 51 del Reglamento (UE) 2016/679 o, cuando corresponda, el Supervisor Europeo de Protección de Datos, verifique la licitud del tratamiento, y a interponer el recurso judicial a que se refiere el artículo 79 de dicho Reglamento. La autoridad de control a que se refiere el artículo 51 del Reglamento (UE) 2016/679 puede actuar también de oficio. Sin perjuicio de las restricciones del derecho de acceso, la autoridad de control debe poder informar al interesado de que ha realizado todas las verificaciones necesarias y del resultado de las mismas en lo que respecta a la licitud del tratamiento en cuestión.

(88) Con el fin de garantizar un intercambio continuo de información entre las UIF durante el período de establecimiento de la ALBC, la Comisión debe seguir alojando FIU.net con carácter temporal. A fin de garantizar la plena participación de las UIF en el funcionamiento del sistema, la Comisión debe realizar periódicamente intercambios con la Plataforma de Unidades de Inteligencia Financiera de la UE («Plataforma de las UIF de la UE»), un grupo informal compuesto por representantes de las UIF, activo desde 2006, y utilizado para facilitar la cooperación entre las UIF y cambiar impresiones sobre cuestiones relacionadas con la cooperación.

(89) Las normas técnicas de regulación deben garantizar una armonización coherente en toda la Unión. Como organismo con conocimientos muy especializados en el ámbito de la LBC/LFT, conviene encomendar a la ALBC la elaboración, para su presentación a la Comisión, de proyectos de normas técnicas de regulación que no impliquen decisiones políticas.

(90) A fin de garantizar enfoques coherentes entre las UIF y entre los supervisores, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con objeto de completar la presente Directiva mediante la adopción de normas técnicas de regulación que establezcan los criterios relativos a la designación y las funciones de un punto de contacto central de determinados proveedores de servicios, establezcan parámetros y métodos para evaluar y clasificar el perfil de riesgo inherente y residual de las entidades obligadas y la frecuencia de las revisiones del perfil de riesgo, establezcan los pormenores de las obligaciones de los supervisores de origen y de acogida y las modalidades de cooperación entre ellos, especifiquen las condiciones generales para el funcionamiento de los colegios supervisores en materia de LBC y el funcionamiento operativo de dichos colegios, definan los indicadores para clasificar el nivel de gravedad de las infracciones de la presente Directiva y los criterios que deben tenerse en cuenta al fijar el nivel de las sanciones administrativas o adoptar medidas administrativas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que estas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(91) Con el fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación de la presente Directiva, se deben conferir a la Comisión competencias de ejecución

para establecer una metodología para la recopilación de estadísticas, establecer el formato para la presentación de la información sobre la titularidad real, definir las condiciones técnicas para la interconexión de los registros de titularidad real y de los registros de cuentas bancarias y los mecanismos de recuperación de datos, así como adoptar normas técnicas de ejecución que especifiquen el formato que debe utilizarse para el intercambio de información entre las UIF de los Estados miembros. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹.

(92) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos por la Carta, en particular el derecho al respeto de la vida privada y familiar (artículo 7 de la Carta), el derecho a la protección de datos de carácter personal (artículo 8 de la Carta) y el derecho a la libertad de empresa (artículo 16 de la Carta).

(93) Cuando elabore el informe de evaluación sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe tomar debidamente en consideración el respeto de los derechos fundamentales y los principios reconocidos por la Carta.

(94) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, el establecimiento de un mecanismo coordinado y coherente para prevenir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la medida propuesta, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(95) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos⁴⁰, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

(96) De conformidad con el artículo 42 del Reglamento (UE) 2018/1725, se ha consultado al Supervisor Europeo de Protección de Datos[, que emitió su dictamen el ...⁴¹.].

(97) Procede derogar la Directiva (UE) 2015/849 en consecuencia,
Han adoptado la presente directiva:

Capítulo I. Disposiciones generales

Sección 1. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto

La presente Directiva establece normas sobre:

- a) las medidas aplicables a los sectores expuestos al blanqueo de capitales y a la financiación del terrorismo a escala nacional;
- b) la determinación de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo a escala de la Unión y de los Estados miembros;
- c) la creación de registros de titularidad real, cuentas bancarias y bienes inmuebles y el acceso a dichos registros;

39. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

40. DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

41. DO C , , p. .

- d) las responsabilidades y tareas de las Unidades de Inteligencia Financiera (UIF);
- e) las responsabilidades y tareas de los organismos que participan en la supervisión de las entidades obligadas;
- f) la cooperación entre las autoridades competentes y la cooperación con las autoridades cubiertas por otros actos de la Unión.

Artículo 2. Definiciones

A efectos de la presente Directiva, serán de aplicación las definiciones que figuran en el artículo 2 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales – COM(2021) 420 final]*.

Serán asimismo de aplicación las definiciones siguientes:

- 1) «supervisor financiero»: supervisor encargado de las entidades de crédito y financieras;
- 2) «entidades obligadas»: las personas físicas o jurídicas mencionadas en el artículo 3 del Reglamento *[indíquese la referencia – propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales – COM(2021) 420 final]* que no estén exentas de conformidad con los artículos 4, 5 y 6 de dicho Reglamento;
- 3) «Estado miembro de origen»: el Estado miembro en el que esté situado el domicilio social de la entidad obligada o, si la entidad obligada no tiene domicilio social, el Estado miembro en el que tenga su administración central;
- 4) «Estado miembro de acogida»: el Estado miembro distinto del Estado miembro de origen en el cual la entidad obligada tenga una filial o una sucursal o preste servicios;
- 5) «autoridades aduaneras»: las autoridades aduaneras tal como se definen en el artículo 5, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴² y las autoridades competentes tal como se definen en el artículo 2, apartado 1, letra g), del Reglamento (UE) 2018/1672 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³;
- 6) «colegio de supervisores de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo» o «colegio de supervisores de LBC/LFT»: estructura permanente de cooperación e intercambio de información a efectos de la supervisión de un grupo o una entidad que opera con carácter transfronterizo;
- 7) «entidad que opera con carácter transfronterizo»: una entidad obligada que tenga al menos un establecimiento en otro Estado miembro o en un tercer país;
- 8) «establecimiento»: una sucursal o cualquier otra forma de establecimiento de una entidad obligada que opere en un Estado miembro o tercer país distinto del país en el que esté establecida su administración central, o la filial de una empresa matriz establecida en un país distinto del país en el que se haya establecido dicha empresa matriz.

Sección 2. Medidas nacionales en sectores expuestos al blanqueo de capitales y a la financiación del terrorismo

Artículo 3. Determinación de los sectores expuestos a escala nacional

1. Cuando la evaluación nacional de riesgos realizada por los Estados miembros con arreglo al artículo 8 determine que, además de las entidades obligadas, las entidades de otros sectores están expuestas a riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, los Estados miembros podrán decidir aplicar a esas entidades adicionales los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia – propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*.

42. Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

43. Reglamento (UE) 2018/1672 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a los controles de la entrada o salida de efectivo de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1889/2005 (DO L 284 de 12.11.2018, p. 6).

2. A efectos del apartado 1, los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de aplicar los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia – propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* a entidades de otros sectores, junto con:

- a) una justificación de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo en los que se basa dicha intención;
- b) una evaluación de la repercusión que dicha ampliación tendrá en la prestación de servicios en el mercado interior;
- c) el texto de las medidas nacionales que el Estado miembro se propone adoptar.

3. Los Estados miembros suspenderán la adopción de las medidas nacionales a que se refiere el apartado 2, letra c), durante un período de seis meses a partir de la fecha de la notificación mencionada en el apartado 2.

4. Antes de que finalice el período mencionado en el apartado 3, la Comisión, previa consulta a la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales y la Financiación del Terrorismo creada por el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]* (ALBC), emitirá un dictamen motivado en el que se pronunciará sobre si la medida prevista:

- a) es adecuada para hacer frente a los riesgos detectados, en particular por lo que se refiere a si los riesgos detectados por el Estado miembro afectan al mercado interior;
- b) puede crear obstáculos a la libre circulación de servicios o capitales o a la libertad de establecimiento de los operadores de servicios en el mercado interior que no sean proporcionados a los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que la medida pretende atenuar.

El dictamen motivado indicará asimismo si la Comisión tiene la intención de proponer medidas a escala de la Unión.

5. Cuando la Comisión no considere apropiado proponer medidas a escala de la Unión, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la recepción del dictamen motivado a que se refiere el apartado 4, sobre el curso que se propone dar a dicho dictamen motivado. La Comisión formulará observaciones sobre el curso propuesto por el Estado miembro.

6. Cuando la Comisión manifieste su intención de proponer medidas a escala de la Unión, el Estado miembro de que se trate se abstendrá de adoptar las medidas nacionales a que se refiere el apartado 2, letra c).

7. Cuando, a fecha de *[indíquese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, los Estados miembros ya hayan aplicado disposiciones nacionales de transposición de la Directiva (UE) 2015/849 a sectores distintos de las entidades obligadas, podrán aplicar a dichos sectores los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*.

A más tardar el *[seis meses después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, los Estados miembros notificarán a la Comisión los sectores determinados a escala nacional con arreglo al párrafo primero a los que se aplicarán los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia – propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, junto con una justificación de la exposición de dichos sectores a los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. En un plazo de seis meses a partir de dicha notificación, la Comisión, tras consultar a la ALBC, emitirá un dictamen motivado sobre lo dispuesto en el apartado 4, letras a) y b), indicando si tiene intención de proponer medidas a escala de la Unión. Cuando la Comisión no considere apropiado proponer medidas a escala de la Unión, se aplicará el apartado 5.

8. A más tardar el *[un año después de la fecha de transposición de la presente Directiva]* y posteriormente cada año, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de*

la Unión Europea una lista consolidada de los sectores a los que los Estados miembros han decidido aplicar los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia – propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*.

Artículo 4. Requisitos relativos a determinados prestadores de servicios

1. Los Estados miembros velarán por que los establecimientos de cambio y las entidades de cobro de cheques, así como los proveedores de servicios a sociedades o fideicomisos (del tipo «trust») estén sujetos a licencia o registro.

2. Los Estados miembros velarán por que todos los proveedores de servicios de juegos de azar estén regulados.

Artículo 5. Puntos de contacto

1. Los Estados miembros podrán exigir a los emisores de dinero electrónico, tal como se definen en el artículo 2, punto 3, de la Directiva 2009/110/CE⁴⁴, a los proveedores de servicios de pago tal como se definen en el artículo 4, punto 11, de la Directiva (UE) 2015/2366 y a los proveedores de servicios de criptoactivos que operen a través de agentes radicados en el Estado miembro de acogida y que operen en virtud del derecho de establecimiento o de la libre prestación de servicios, y cuya administración central esté situada en otro Estado miembro, que designen un punto de contacto central en su territorio. Dicho punto de contacto central garantizará, en nombre de la entidad que opera con carácter transfronterizo, el cumplimiento de las normas en materia de LBC/LFT y facilitará la supervisión por parte de los supervisores, en particular facilitando a los supervisores documentos e información cuando lo soliciten.

2. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC elaborará proyectos de normas técnicas de regulación y los presentará a la Comisión para su adopción. Dichos proyectos de normas técnicas de regulación establecerán los criterios para determinar las circunstancias en las que resulta apropiada la designación de un punto de contacto central en virtud del apartado 1, además de las funciones de los puntos de contacto centrales.

3. La Comisión estará facultada para completar la presente Directiva adoptando las normas técnicas de regulación previstas en el apartado 2 del presente artículo de conformidad con los artículos 38 a 41 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

Artículo 6. Comprobaciones sobre la alta dirección y los titulares reales de determinadas entidades obligadas

1. Los Estados miembros exigirán a los supervisores que verifiquen que los miembros de la alta dirección de las entidades obligadas a que se refiere el artículo 4, así como los titulares reales de dichas entidades, actúan con honestidad e integridad. La alta dirección de dichas entidades también debe poseer los conocimientos y la experiencia necesarios para desempeñar sus funciones.

2. Con respecto a las entidades obligadas a que se refiere el artículo 3, punto 3, letras a), b), d), e) y h) a l), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, los Estados miembros velarán por que los supervisores adopten las medidas necesarias para impedir que las personas condenadas por blanqueo de capitales, cualquiera de sus delitos subyacentes o financiación del terrorismo, o sus cómplices, estén acreditadas profesionalmente, desempeñen una función de dirección en dichas entidades obligadas o sean titulares reales de ellas.

44. Directiva 2009/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de las entidades de dinero electrónico y su ejercicio, así como sobre la supervisión prudencial de dichas entidades, por la que se modifican las Directivas 2005/60/CE y 2006/48/CE y se deroga la Directiva 2000/46/CE (DO L 267 de 10.10.2009, p. 7).

3. Los Estados miembros velarán por que los supervisores verifiquen, a intervalos regulares y en función del riesgo, si se siguen cumpliendo los requisitos de los apartados 1 y 2. En particular, comprobarán si la alta dirección actúa con honestidad e integridad y posee los conocimientos y la experiencia necesarios para desempeñar sus funciones en los casos en que existan motivos razonables para sospechar que se están efectuando o se han efectuado o intentado efectuar operaciones de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo, o si existe un mayor riesgo de que se efectúen operaciones de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo en una entidad obligada.

4. Los supervisores estarán facultados para solicitar el cese de cualquier persona condenada por blanqueo de capitales, por cualquiera de sus delitos subyacentes o por financiación del terrorismo de la función de gestión de las entidades obligadas a que se refieren los apartados 1 y 2. Los supervisores estarán facultados para cesar a los miembros de la alta dirección que no se considere que actúan con honestidad e integridad y que posean los conocimientos y la experiencia necesarios para desempeñar sus funciones.

5. Cuando la persona condenada por blanqueo de capitales, por cualquiera de sus delitos subyacentes o por financiación del terrorismo sea el titular real de una entidad obligada contemplada en el apartado 2, los Estados miembros velarán por que dichas personas puedan ser desvinculadas de cualquier entidad obligada, en particular otorgando a los supervisores la facultad de solicitar la cesión de la participación por parte del titular real en una entidad obligada.

6. A efectos del presente artículo, los Estados miembros velarán por que, de conformidad con su Derecho nacional, los supervisores o cualquier otra autoridad competente a nivel nacional para evaluar la idoneidad de las personas a que se refieren los apartados 1 y 2 comprueben la existencia de una condena pertinente en el registro de antecedentes penales de la persona de que se trate. Todo intercambio de información a esos efectos se llevará a cabo de conformidad con la Decisión marco 2009/315/JAI y la Decisión 2009/316/JAI, tal como se hayan transpuesto al Derecho nacional.

Sección 2. Evaluaciones de riesgos

Artículo 7. Evaluación supranacional de los riesgos

1. La Comisión efectuará una evaluación de los riesgos de blanqueo de capitales y de financiación del terrorismo que afecten al mercado interior y que guarden relación con actividades transfronterizas.

A tal fin, la Comisión elaborará, a más tardar el *[cuatro años después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, un informe en el que se determinen, analicen y evalúen dichos riesgos a escala de la Unión. Posteriormente, la Comisión actualizará su informe cada cuatro años. La Comisión podrá actualizar partes del informe con mayor frecuencia, si procede.

2. El informe al que se refiere el apartado 1 abarcará, como mínimo, lo siguiente:

- a) los ámbitos y sectores del mercado interior que están expuestos a riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo;
- b) la naturaleza y el nivel de los riesgos asociados a cada ámbito y sector;
- c) los medios más habitualmente utilizados para blanquear los productos de actividades ilícitas, incluidos, cuando estén disponibles, aquellos que se utilizan, en particular, en las transacciones entre Estados miembros y terceros países, con independencia de la identificación de un tercer país con arreglo al capítulo III, sección 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*;
- d) los riesgos de no aplicación y evasión de sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación.

3. La Comisión formulará recomendaciones a los Estados miembros sobre las medidas convenientes para dar respuesta a los riesgos detectados. En caso de que los Estados miembros decidan no aplicar alguna de las recomendaciones en sus regímenes nacionales de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, lo notificarán a la Comisión y justificarán dicha decisión.

4. A más tardar el *[tres años después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, la ALBC emitirá un dictamen dirigido a la Comisión sobre los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que afecten a la Unión. Posteriormente, la ALBC emitirá un dictamen cada dos años.

5. Al efectuar la evaluación a que se refiere el apartado 1, la Comisión organizará los trabajos a escala de la Unión, tendrá en cuenta los dictámenes a que se refiere el apartado 4 y asociará a esta labor a los expertos de los Estados miembros en el ámbito de la LBC/LFT, a los representantes de las autoridades nacionales de supervisión y las UIF, así como a la ALBC y a otros organismos a escala de la Unión, cuando corresponda.

6. En un plazo de dos años a partir de la adopción del informe a que se refiere el apartado 1, y posteriormente cada cuatro años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las medidas adoptadas sobre la base de las conclusiones de dicho informe.

Artículo 8. Evaluación nacional de riesgos

1. Cada Estado miembro llevará a cabo una evaluación nacional de riesgos para detectar, evaluar, comprender y atenuar los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que le afecten. Mantendrá actualizada dicha evaluación de riesgos y la revisará al menos cada cuatro años.

Cada Estado miembro adoptará asimismo las medidas apropiadas para detectar, evaluar, comprender y atenuar los riesgos de no aplicación y evasión de sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación.

2. Cada Estado miembro designará una autoridad o establecerá un mecanismo para coordinar la respuesta nacional a los riesgos contemplados en el apartado 1. La identidad de dicha autoridad o la descripción del mecanismo se notificará a la Comisión, a la ALBC y a los demás Estados miembros.

3. Al llevar a cabo las evaluaciones nacionales de riesgos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, los Estados miembros tendrán en cuenta el informe a que se refiere el artículo 7, apartado 1.

4. Cada Estado miembro utilizará la evaluación nacional de riesgos para:

a) mejorar su régimen nacional de LBC/LFT, en particular determinando los ámbitos en los que las entidades obligadas deben aplicar medidas reforzadas y, en su caso, especificando las medidas que deben adoptarse;

b) determinar, si procede, los sectores o ámbitos que presenten un riesgo menor o mayor de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo;

c) evaluar los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo asociados a cada tipo de persona jurídica e instrumento jurídico en su territorio y lograr una comprensión de la exposición a riesgos derivados de personas jurídicas e instrumentos jurídicos extranjeros;

d) decidir la asignación y priorización de recursos para luchar contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, así como la no aplicación y la evasión de sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación;

e) garantizar que se elaboren normas apropiadas para cada sector o ámbito, en función del riesgo de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo;

f) poner rápidamente a disposición de las autoridades competentes y de las entidades obligadas la información apropiada para facilitar la realización de sus propias evaluaciones del riesgo de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, así

como la evaluación de los riesgos de evasión de las sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación a que se refiere el artículo 8 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*.

En la evaluación nacional de riesgos, los Estados miembros describirán la estructura institucional y los procedimientos generales de su régimen de LBC/LFT, incluidos, entre otros, las UIF, las autoridades tributarias y las fiscalías, así como los recursos humanos y financieros asignados, en la medida en que esta información esté disponible.

5. Los Estados miembros pondrán los resultados de sus evaluaciones nacionales de riesgos, incluidas sus actualizaciones, a disposición de la Comisión, la ALBC y los demás Estados miembros. Cualquier Estado miembro podrá facilitar información complementaria pertinente, si procede, a los Estados miembros que lleven a cabo la evaluación nacional de riesgos. Se pondrá a disposición del público un resumen de las evaluaciones. Dicho resumen no contendrá información clasificada. La información que contenga no permitirá la identificación de ninguna persona física o jurídica.

Artículo 9. Estadísticas

1. Los Estados miembros dispondrán de estadísticas completas sobre cuestiones pertinentes para la eficacia de sus marcos en materia de LBC/LFT, con el fin de revisar esa eficacia.

2. Las estadísticas a que se refiere el apartado 1 incluirán:

a) datos relativos al tamaño y la importancia de los diferentes sectores incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, en particular el número de personas físicas y entidades y la importancia económica de cada sector;

b) datos relativos a la fase de información, la fase de investigación y la fase judicial del régimen nacional de LBC/LFT, en particular el número de comunicaciones de transacciones sospechosas realizadas a la UIF, el seguimiento dado a dichas comunicaciones, la información sobre las transferencias físicas transfronterizas de efectivo presentada a la UIF de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/1672, junto con el seguimiento dado a la información presentada y, sobre una base anual, el número de asuntos investigados, el número de personas procesadas, el número de personas condenadas por delitos de blanqueo de capitales o de financiación del terrorismo, los tipos de delitos subyacentes identificados de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva (UE) 2018/1673 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁵, cuando dicha información esté disponible, y el valor en euros de los bienes inmovilizados, incautados o decomisados;

c) si se dispone de ellos, datos que determinen el número y el porcentaje de comunicaciones que hayan dado lugar a nuevas investigaciones, junto con el informe anual elaborado por las UIF de conformidad con el artículo 21;

d) datos relativos al número de solicitudes transfronterizas de información que la UIF haya realizado, recibido, denegado y contestado total o parcialmente, desglosadas por país de la homóloga;

e) el número de solicitudes de asistencia judicial mutua u otras solicitudes internacionales de información relativas a la titularidad real y la información sobre cuentas bancarias a que se refieren el capítulo IV del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* y el capítulo II, secciones 1 y 2, de la presente Directiva recibidas de homólogas de fuera de la Unión o presentadas a estas, desglosadas por autoridad competente y país de la homóloga;

f) los recursos humanos asignados a los supervisores, así como los recursos humanos asignados a la UIF para desempeñar las tareas especificadas en el artículo 17;

⁴⁵. Directiva (UE) 2018/1673 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativa a la lucha contra el blanqueo de capitales mediante el Derecho penal (DO L 284 de 12.11.2018, p. 22).

g) el número de acciones de supervisión *in situ* y desde el exterior, el número de infracciones constatadas mediante las actuaciones de supervisión y las sanciones o medidas administrativas aplicadas por las autoridades de supervisión y los organismos autorreguladores con arreglo al capítulo IV, sección 4;

h) el número y tipo de infracciones detectadas en relación con las obligaciones del capítulo IV del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] y las sanciones o medidas administrativas aplicadas en relación con dichas infracciones, así como el número de inspecciones llevadas a cabo por la entidad encargada del registro central con arreglo al artículo 10, apartado 8, de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que las estadísticas a que se refiere el apartado 2 se recopilen y transmitan anualmente a la Comisión. Las estadísticas a que se refiere el apartado 2, letras a), c), d) y f), también se transmitirán a la ALBC.

La ALBC almacenará dichas estadísticas en su base de datos de conformidad con el artículo 11 del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final*].

4. A más tardar el [*tres años después de la fecha de transposición de la presente Directiva*], la ALBC adoptará un dictamen dirigido a la Comisión sobre la metodología para la recopilación de las estadísticas a que se refiere el apartado 2, letras a), c), d) y f).

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución que establezcan la metodología para la recopilación de las estadísticas a que se refiere el apartado 2 y las disposiciones para su transmisión a la Comisión y a la ALBC. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 54, apartado 2.

6. La Comisión publicará un informe bienal en el que se resumirán y explicarán las estadísticas a que se refiere el apartado 2 y que se publicará en su sitio web.

Capítulo II. Registros

Sección I. Registros de titularidad real

Artículo 10. Registros de titularidad real

1. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relativa a la titularidad real a la que se refiere el artículo 44 del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] y la información sobre los acuerdos de nominatario mencionada en el artículo 47 de dicho Reglamento se almacena en un registro central del Estado miembro donde se ha constituido la persona jurídica o donde estén establecidos o residan el fiduciario o la persona que ocupe un cargo equivalente en un instrumento jurídico análogo. Dicho requisito no se aplicará a las empresas que coticen en un mercado regulado y que estén sujetas a requisitos de divulgación de información equivalentes a aquellos previstos en esta Directiva o a normas internacionales equivalentes.

La información relativa a la titularidad real contenida en los registros centrales podrá recabarse de acuerdo con los sistemas nacionales.

2. Si existen motivos por los que dudar de la exactitud de la información relativa a la titularidad real que contienen los registros centrales, los Estados miembros se asegurarán de que las personas jurídicas y los instrumentos jurídicos deban facilitar información adicional en función del riesgo, incluyendo las resoluciones del consejo de administración y las actas de sus reuniones, los acuerdos de asociación, los contratos fiduciarios, los poderes notariales u otros acuerdos y documentos contractuales.

3. Si no se identifica a persona alguna como titular real en virtud del artículo 45, apartados 2 y 3, del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento*

de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final], el registro central incluirá:

a) una declaración, acompañada de una justificación, donde se afirme que no hay titular real o que no se ha podido identificar ni verificar al titular real o los titulares reales;

b) los datos de la persona física o las personas físicas que ocupan el cargo de alto directivo o altos directivos en la sociedad o la persona jurídica, equivalentes a la información requerida de acuerdo con el artículo 44, apartado 1, letra a), del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*].

4. La Comisión tiene facultad de adoptar, por medio de actos de ejecución, el formato para presentar la información relativa a la titularidad real en el registro central. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 54, apartado 2.

5. Los Estados miembros requerirán que la información relativa a la titularidad real almacenada en los registros centrales sea adecuada y exacta y esté actualizada. Para ello, los Estados miembros aplicarán, por lo menos, los siguientes requisitos:

a) Las entidades obligadas notificarán a la entidad encargada de los registros centrales cualquier discrepancia que observen entre la información relativa a la titularidad real que figure en los registros centrales y la información relativa a la titularidad real de que dispongan de acuerdo con el artículo 18 del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales*].

b) Las autoridades competentes, si procede y en la medida en que esta obligación no interfiera innecesariamente en sus funciones, notificarán a la entidad encargada de los registros centrales cualquier discrepancia que observen entre la información relativa a la titularidad real que figure en los registros centrales y la información relativa a la titularidad real de que dispongan.

6. Los Estados miembros exigirán que la notificación de discrepancias a la que se refiere el apartado 5 se remita en un plazo de catorce días naturales después de detectarse la discrepancia. En caso de un riesgo menor al que se apliquen las medidas previstas en el capítulo III, sección 3, del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales*], los Estados miembros podrán permitir a las entidades obligadas solicitar al cliente que rectifique las discrepancias de carácter técnico que no impidan identificar al titular o titulares reales directamente ante la entidad encargada de los registros centrales.

7. Los Estados miembros se asegurarán de que la entidad encargada de los registros centrales tome las medidas apropiadas para eliminar las discrepancias, incluyendo modificar la información que figura en los registros centrales donde la entidad puede identificar y verificar la información relativa a la titularidad real. Se hará mención específica al hecho de que existen discrepancias notificadas en los registros centrales, y la mención será visible, al menos, para las autoridades competentes y las entidades obligadas.

8. En el caso de las sociedades y otras personas jurídicas, los Estados miembros se asegurarán de que la entidad responsable del registro central de titularidad real está facultada para realizar comprobaciones, incluyendo inspecciones *in situ* en las instalaciones o las oficinas registradas de la persona jurídica, a fin de determinar la titularidad real actualizada de la entidad y verificar que la información presentada en el registro central es exacta y adecuada y está actualizada. El derecho del registro central a comprobar dicha información no se restringirá, obstruirá ni imposibilitará en modo alguno.

9. Los Estados miembros se asegurarán de que la entidad encargada del registro central esté facultada para imponer medidas o sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias por no facilitar al registro información exacta, adecuada y actualizada sobre la titularidad real.

10. Los Estados miembros se asegurarán de que, si durante las comprobaciones realizadas de acuerdo con el presente artículo o de cualquier otro modo, las entidades encargadas de los registros de titularidad real descubren hechos que podrían estar relacionados con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, dichas entidades informen a la UIF con prontitud.

11. Los registros centrales estarán interconectados por medio de la plataforma central europea establecida por el artículo 22, apartado 1, de la Directiva (UE) 2017/1132.

12. La información contemplada en el apartado 1 estará disponible a través de los registros nacionales y del sistema de interconexión de los registros centrales de titularidad real al menos durante cinco años y durante un período no superior a diez años tras la cancelación registral de la sociedad u otra entidad jurídica.

Artículo 11. Normas generales relativas al acceso a los registros de titularidad real por parte de las autoridades competentes, los organismos autorreguladores y las entidades obligadas

1. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades competentes tengan acceso oportuno, ilimitado y gratuito a toda la información conservada en los registros centrales interconectados a que se refiere el artículo 10, sin alertar a la entidad o instrumento de que se trate.

2. El acceso a los registros centrales a que se refiere el artículo 10 se concederá a las UIF, las autoridades de supervisión y las autoridades públicas con responsabilidades específicas en la lucha contra el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, así como a las autoridades tributarias y las autoridades cuya función sea la investigación o el enjuiciamiento del blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes y la financiación del terrorismo, el rastreo y la incautación, o la inmovilización y el decomiso de activos de origen delictivo. El acceso a los registros se concederá a los organismos autorreguladores cuando estos desempeñen funciones de supervisión.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que, al tomar medidas de diligencia debida con respecto al cliente de conformidad con el capítulo III del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]*, las entidades obligadas tengan acceso oportuno a la información conservada en los registros centrales interconectados a que se refiere el artículo 10.

4. A más tardar el *[tres meses después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, los Estados miembros notificarán a la Comisión la lista de autoridades competentes y organismos autorreguladores y las categorías de entidades obligadas a las que se ha otorgado acceso a los registros, el tipo de información puesta a disposición de las entidades obligadas, y la información relativa a la titularidad real a la que puede acceder el público de conformidad con el artículo 12. Los Estados miembros actualizarán dicha notificación cuando se modifiquen la lista de autoridades competentes, las categorías de entidades obligadas o el alcance del acceso otorgado a estas últimas o al público. La Comisión pondrá a disposición de los otros Estados miembros la información sobre el acceso por parte de las autoridades competentes y las entidades obligadas, incluyendo las modificaciones que se hayan practicado en ella.

Artículo 12. Normas específicas de acceso a los registros de titularidad real para el público

1. Los Estados miembros se asegurarán de que todo miembro del público en general tiene acceso a la siguiente información conservada en los registros centrales interconectados a que se refiere el artículo 10:

a) en el caso de personas jurídicas, como mínimo, el nombre y apellidos, el mes y año de nacimiento y el país de residencia y de nacionalidad del titular real, así como la naturaleza y alcance del interés real que ostenta;

b) en el caso de fideicomisos (del tipo «trust») expresos e instrumentos jurídicos análogos, el nombre y apellidos, el mes y año de nacimiento y el país de residencia y de nacionalidad del titular real, así como la naturaleza y alcance del interés real que ostenta, siempre y cuando pueda demostrarse un interés legítimo.

Además de la información mencionada en el párrafo primero, letra a), los Estados miembros podrán, en las condiciones que determine el Derecho nacional, dar acceso a información adicional necesaria para identificar al titular real. Dicha información adicional incluirá como mínimo la fecha de nacimiento o los datos de contacto, de conformidad con las normas de protección de datos de la Unión y de los Estados miembros.

2. Los Estados miembros podrán decidir que la información relativa a la titularidad real conservada en sus registros centrales esté disponible para el público a condición de que este se autentique por medio de mecanismos de identificación electrónica y servicios de confianza pertinentes, tal y como se prevé en el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁶, y abone una tasa que no será superior a los costes administrativos de la puesta a disposición de la información, incluidos los costes de mantenimiento y desarrollo del registro.

Artículo 13. Excepciones a las normas de acceso a los registros de titularidad real

En circunstancias excepcionales que habrán de establecerse en el Derecho nacional, cuando el acceso a que se refieren el artículo 11, apartado 3, y el artículo 12, apartado 1, pueda exponer al titular real a un riesgo desproporcionado de fraude, secuestro, chantaje, extorsión, acoso, violencia o intimidación, o si el titular real es un menor o tiene otro tipo de incapacidad jurídica, los Estados miembros podrán establecer, caso por caso, una exención a ese acceso que afecte total o parcialmente a la información personal del titular real. Los Estados miembros garantizarán que dichas exenciones se concedan tras una evaluación detallada de la naturaleza excepcional de las circunstancias. Se garantizarán los derechos a la revisión administrativa de la decisión por la que se concede la exención y a la tutela judicial efectiva. Los Estados miembros que hayan concedido exenciones publicarán datos estadísticos anuales sobre el número de exenciones concedidas y las razones aducidas, y notificarán los datos a la Comisión.

Las exenciones concedidas en virtud del presente artículo no se aplicarán a las entidades obligadas mencionadas en el artículo 3, apartado 3, letra b), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]* que sean funcionarios públicos.

Sección 2. Información sobre cuentas bancarias

Artículo 14. Registros de cuentas bancarias y sistemas electrónicos de recuperación de datos

1. Los Estados miembros implantarán mecanismos centralizados automatizados, como registros centrales o sistemas centrales electrónicos de recuperación de datos, que permitan la identificación, en tiempo oportuno, de cualquier persona física o jurídica que posea o controle cuentas de pago y cuentas bancarias identificadas con un número IBAN, tal y como se definen en el Reglamento (UE) n.º 260/2012 del Parlamento Europeo y el Consejo⁴⁷, y cajas de seguridad custodiadas en una entidad de crédito en su territorio.

46. Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

47. Reglamento (UE) n.º 260/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y empresariales para las transferencias y los adeudos domiciliados en euros, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 924/2009 (DO L 94 de 30.3.2012, p. 22).

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las características de dichos mecanismos nacionales, así como los criterios de acuerdo con los que se introduce información en ellos.

2. Los Estados miembros garantizarán que la información conservada en los mecanismos centralizados contemplados en el apartado 1 sea directamente accesible, de forma inmediata y sin filtros, para las UIF nacionales. La información también será accesible para las autoridades competentes nacionales a los efectos del cumplimiento de las obligaciones que les impone la presente Directiva.

3. Estará accesible y podrá consultarse, mediante los mecanismos centralizados a que se refiere el apartado 1, la información siguiente:

a) respecto del cliente-titular de la cuenta y de cualquier persona que pretenda actuar en nombre de este: el nombre y apellidos, junto con los otros datos de identificación requeridos de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]* o un número de identificación único;

b) respecto del titular real del cliente-titular de la cuenta: el nombre y apellidos, junto con los otros datos de identificación requeridos de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]* o un número de identificación único;

c) respecto de la cuenta bancaria o de pago: el número IBAN y la fecha de apertura y cierre de la cuenta;

d) respecto de la caja de seguridad: el nombre y apellidos del arrendatario, junto con los otros datos de identificación requeridos de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales]* o un número de identificación único y la duración del período de arrendamiento.

4. Los Estados miembros podrán requerir que esté accesible y pueda consultarse, mediante los mecanismos centralizados, otra información considerada esencial para el cumplimiento, por parte las UIF y las otras autoridades competentes, de las obligaciones que les impone la presente Directiva.

5. Los mecanismos automatizados centralizados a que se refiere el apartado 1 estarán interconectados por medio del punto de acceso único a los registros de cuentas bancarias que desarrollará y gestionará la Comisión.

La Comisión tiene la facultad de adoptar, por medio de actos de ejecución, las especificaciones y los procedimientos técnicos para conectar los mecanismos automatizados centralizados de los Estados miembros al punto de acceso único. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 54, apartado 2.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que la información a que se refiere el apartado 3 esté disponible mediante el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados. Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para asegurarse de que solo la información a que se refiere el apartado 3 que esté actualizada y se corresponda con la cuenta bancaria real esté disponible mediante sus mecanismos automatizados centralizados nacionales y el punto de acceso único que interconecte estos últimos al que se hace referencia en este apartado. El acceso a dicha información se concederá de conformidad con las normas en materia de protección de datos.

La otra información que los Estados miembros consideren esencial para las UIF y las otras autoridades competentes, en virtud del apartado 4, no será accesible ni podrá consultarse en el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados.

7. Se concederá a las UIF nacionales acceso inmediato sin filtros a la información sobre las cuentas de pago y bancarias y las cajas de seguridad en otros Estados miembros disponible mediante el punto de acceso único que interconecte los meca-

nismos automatizados centralizados. Los Estados miembros cooperarán entre sí y con la Comisión a la hora de aplicar lo dispuesto en el presente apartado.

Los Estados miembros velarán por que el personal de las UIF nacionales cumpla con estrictos criterios profesionales de confidencialidad y protección de datos, tenga un elevado nivel de integridad y cuente con la capacitación apropiada.

8. Los Estados miembros se asegurarán de que se apliquen medidas técnicas y organizativas para garantizar la seguridad de los datos, cumpliendo con estrictos criterios tecnológicos para que las UIF puedan ejercer su facultad de acceso y consulta de la información disponible mediante el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados, de conformidad con los apartados 5 y 6.

Artículo 15. Actos de ejecución para la interconexión de registros

1. Cuando sea necesario, la Comisión está facultada para adoptar, por medio de actos de ejecución, las especificaciones y los procedimientos técnicos necesarios para establecer la interconexión entre los registros centrales de los Estados miembros, en virtud del artículo 10, apartado 11, en lo relativo a:

a) la especificación técnica que defina el conjunto de datos técnicos necesarios para que la plataforma cumpla sus funciones, así como el método de almacenamiento, uso y protección de dichos datos;

b) los criterios comunes conforme a los cuales la información relativa a la titularidad real está disponible a través del sistema de interconexión de registros, en función del nivel de acceso concedido por los Estados miembros;

c) los pormenores técnicos sobre la forma en que debe facilitarse la información relativa a los titulares reales;

d) las condiciones técnicas de disponibilidad de los servicios prestados por el sistema de interconexión de registros;

e) las modalidades técnicas para aplicar los distintos tipos de acceso a la información relativa a la titularidad real de conformidad con los artículos 11 y 12 de la presente Directiva, incluida la autenticación de los usuarios a través de medios de identificación electrónica y servicios de confianza pertinentes según lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 910/2014;

f) las modalidades de pago en aquellos casos en que el acceso a la información relativa a la titularidad real esté sujeto al pago de una tasa con arreglo al artículo 12, apartado 2, habida cuenta de las posibilidades de pago disponibles, como las operaciones remotas de pago.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 54, apartado 2.

2. Cuando sea necesario, la Comisión está facultada para adoptar, por medio de actos de ejecución, las especificaciones y los procedimientos técnicos necesarios para establecer la interconexión entre los mecanismos centralizados de los Estados miembros a la que se refiere el artículo 14, apartado 5, en lo relativo a:

a) la especificación técnica que defina los métodos de comunicación por medios electrónicos a los efectos del punto de acceso único a los registros de cuentas bancarias;

b) la especificación técnica de los protocolos de comunicación;

c) las especificaciones técnicas que definan la seguridad de los datos, las garantías de protección de datos, el uso y la protección de la información que se pueda buscar y a la que se pueda acceder mediante el punto de acceso único a los registros de cuentas bancarias que interconecte los mecanismos automatizados centralizados;

d) los criterios comunes en virtud de los cuales se pueda buscar la información sobre cuentas bancarias mediante el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados;

e) los detalles técnicos sobre cómo se facilita la información mediante el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados, incluida la autenticación de los usuarios a través de medios de identificación electrónica y servicios de confianza pertinentes según lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 910/2014;

f) las condiciones técnicas de la disponibilidad de los servicios prestados por el punto de acceso único que interconecte los mecanismos automatizados centralizados.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 54, apartado 2.

3. Al adoptar los actos de ejecución mencionados en los apartados 1 y 2, la Comisión tendrá en cuenta la tecnología comprobada y las prácticas vigentes. La Comisión garantizará que el punto de acceso único que se desarrolle y gestione no conlleve más costes de los absolutamente necesarios para aplicar la presente Directiva.

Sección 3. Registros de bienes inmuebles

Artículo 16. Registros de bienes inmuebles

1. Los Estados miembros facilitarán a las autoridades competentes acceso a información que permita la identificación, en tiempo oportuno, de cualquier persona física o jurídica propietaria de bienes inmuebles, también a través de registros o de sistemas electrónicos de recuperación de datos, cuando se disponga de tales registros o sistemas. Las autoridades competentes también tendrán acceso a la información que permita identificar y analizar transacciones inmobiliarias, incluyendo su valor económico y los datos de las personas físicas o jurídicas que participen en dichas transacciones y, cuando se disponga de ella, la información que permita conocer si la persona física o jurídica es propietaria de los bienes inmuebles o los vende o adquiere en nombre de un instrumento jurídico.

Se concederá a las UIF acceso directo e inmediato a la información a la que se refiere el párrafo primero.

2. A más tardar el *[tres meses después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, los Estados miembros notificarán a la Comisión la lista de autoridades competentes a las que se haya concedido acceso a los registros o sistemas a que se refiere el apartado 1, así como el tipo de información de que disponen. Los Estados miembros actualizarán dicha notificación cuando se modifiquen la lista de autoridades competentes o el alcance del acceso a la información concedido. La Comisión pondrá a disposición de los otros Estados miembros tal información, incluyendo las modificaciones que se hayan practicado en ella.

Capítulo III. UIF

Artículo 17. Creación de las UIF

1. Cada Estado miembro creará una UIF a fin de prevenir, detectar y combatir eficazmente el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.

2. La UIF será la unidad nacional central única responsable de recibir y analizar las transacciones sospechosas y el resto de información pertinente sobre el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo, presentada por las entidades obligadas de conformidad con el artículo 50, o los informes presentados por las entidades obligadas de conformidad con el artículo 59, apartado 4, letra b), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* y por las autoridades aduaneras con arreglo al artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/1672.

3. La UIF será responsable de difundir los resultados de sus análisis y cualquier información adicional relevante a las otras autoridades competentes, cuando existan motivos para sospechar de la existencia de blanqueo de capitales, sus delitos subya-

centes o financiación del terrorismo. Estará en condiciones de obtener información adicional de las entidades obligadas.

Las funciones de análisis financiero de las UIF consistirán en lo siguiente:

a) un análisis operativo centrado en casos concretos y objetivos específicos o en información apropiada seleccionada, dependiendo del tipo y volumen de las comunicaciones recibidas y el uso previsto de la información tras su difusión;

b) un análisis estratégico que examine las tendencias y pautas del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.

A más tardar el *[un año después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, la ALBC emitirá directrices orientadas a las UIF sobre la naturaleza, las características y los objetivos del análisis operativo y estratégico.

4. Cada UIF será independiente desde el punto de vista operativo y autónoma, lo que significa que tendrá autoridad y capacidad para desempeñar sus funciones libremente, incluso para decidir de forma autónoma analizar, solicitar y difundir información específica. Estará libre de toda influencia o injerencia indebida de índole política o gubernamental o de la industria.

Cuando una UIF se sitúe dentro de la estructura existente de otra autoridad, las funciones principales de la UIF serán independientes y estarán separadas desde el punto de vista operativo de las otras funciones de la autoridad de acogida.

5. Los Estados miembros dotarán a sus UIF de los recursos financieros, humanos y técnicos adecuados para que lleven a cabo sus tareas. Las UIF podrán obtener y emplear los recursos necesarios para desempeñar sus funciones. Su personal tendrá un elevado nivel de integridad, contará con la capacitación adecuada y respetará estrictos criterios profesionales.

6. Los Estados miembros garantizarán que las UIF cuenten con normas en vigor sobre la seguridad y confidencialidad de la información.

7. Cada Estado miembro se asegurará de que su UIF pueda llegar a acuerdos o contactar de manera independiente con otras autoridades competentes nacionales con arreglo al artículo 45 sobre el intercambio de información.

Artículo 18. Acceso a la información

1. Los Estados miembros se asegurarán de que las UIF tengan:

a) acceso inmediato y, a excepción de lo dispuesto en el inciso ii), directo a, por lo menos, la siguiente información financiera:

i) información conservada en los mecanismos automatizados centralizados nacionales de conformidad con el artículo 14;

ii) información sobre transferencias electrónicas;

iii) información recibida de las entidades obligadas;

iv) información sobre hipotecas y préstamos;

v) información conservada en las bases de datos nacionales sobre divisas y cambio de divisas;

vi) información sobre valores;

b) acceso inmediato y, a excepción de lo dispuesto en el inciso xiv), directo a, por lo menos, la siguiente información administrativa:

i) los datos fiscales, incluidos los datos conservados por las autoridades tributarias y fiscales;

ii) los registros inmobiliarios nacionales o sistemas electrónicos de recuperación de datos nacionales y los registros de la propiedad y catastrales;

iii) los registros nacionales de ciudadanía y población de personas físicas;

iv) los registros nacionales de pasaportes y visados;

v) las bases de datos de viajes transfronterizos;

vi) las bases de datos comerciales, incluidos los registros de negocios y empresas y las bases de datos de personas del medio político;

vii) los registros nacionales de vehículos de motor, aeronaves y embarcaciones;

- viii) los registros nacionales de la seguridad social;
 - ix) los datos aduaneros, incluidas las transferencias físicas transfronterizas de dinero en efectivo;
 - x) los registros nacionales de armas;
 - xi) los registros nacionales de titularidad real;
 - xii) los datos disponibles mediante la interconexión de los registros de titularidad real de conformidad con el artículo 10, apartado 11;
 - xiii) los registros de organizaciones sin ánimo de lucro;
 - xiv) la información conservada por los supervisores y reguladores financieros nacionales, de conformidad con el artículo 45 y el artículo 50, apartado 2;
 - xv) las bases de datos donde se almacenan datos sobre el comercio de derechos de emisión de CO₂ establecidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 389/2013 de la Comisión⁴⁸.
 - xvi) la información sobre los estados financieros anuales de las empresas;
 - xvii) los registros nacionales de migración e inmigración;
 - xviii) información conservada por los tribunales del orden mercantil;
 - xix) la información conservada en las bases de datos sobre insolvencia y por los administradores concursales;
- c) acceso directo o indirecto a la siguiente información sobre la aplicación de las leyes:

- i) todo tipo de información o datos que ya obren en poder de las autoridades competentes en el contexto de la prevención, la detección, la investigación o el enjuiciamiento de infracciones penales;
- ii) todo tipo de información o datos que obren en poder de autoridades públicas o entes privados en el contexto de la prevención, la detección, la investigación o el enjuiciamiento de infracciones penales y que esté a disposición de las autoridades competentes sin necesidad de adoptar medidas coercitivas en virtud del Derecho nacional.

La información mencionada en la letra c) puede incluir registros de antecedentes penales, información sobre investigaciones, información sobre la inmovilización o incautación de activos o sobre otras medidas de investigación o provisionales, e información sobre condenas y decomisos.

2. Si la información a la que se refiere el apartado 1, letras a), b) y c), no se conserva en bases de datos o registros, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las UIF pueden obtener dicha información por otros medios.

3. En los casos en que se conceda a las UIF acceso indirecto a la información, la autoridad requerida responderá a la solicitud de manera oportuna.

4. En el contexto de sus funciones, cada UIF podrá solicitar, obtener y usar información de toda entidad obligada para desempeñar sus funciones con arreglo al artículo 17, apartado 3, incluso si no se presenta ningún informe anterior con arreglo al artículo 50, apartado 1, letra a), o el artículo 51, apartado 1, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*. Las entidades obligadas no estarán obligadas a satisfacer las solicitudes de información realizadas de conformidad con el presente apartado cuando se refieran a información obtenida en las situaciones a que se refiere el artículo 51, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*.

48. Reglamento (UE) n.º 389/2013 de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, por el que se establece el Registro de la Unión de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Decisiones n.º 280/2004/CE y n.º 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 920/2010 y n.º 1193/2011 de la Comisión (DO L 122 de 3.5.2013, p. 1).

Artículo 19. Respuestas a solicitudes de información

1. Los Estados miembros se asegurarán de que las UIF respondan de manera oportuna a las solicitudes motivadas de información por parte de otras autoridades competentes en los respectivos Estados miembros o las autoridades de la Unión competentes para investigar o enjuiciar actividades delictivas cuando dichas solicitudes de información estén motivadas por cuestiones relativas al blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo, o cuando esta información sea necesaria para que la autoridad competente lleve a cabo sus tareas en virtud de la presente Directiva. La decisión de proceder a la difusión de la información corresponderá a la UIF.

Cuando existan razones objetivas para suponer que la comunicación de dicha información podría tener repercusiones negativas sobre investigaciones o análisis en curso, o, en circunstancias excepcionales, cuando la divulgación de la información pudiera ser claramente desproporcionada respecto a los intereses legítimos de una persona física o jurídica, o irrelevante respecto al propósito para el que se haya solicitado, la UIF no tendrá obligación de atender dicha solicitud de información.

2. Las autoridades competentes remitirán observaciones a la UIF sobre el uso de la información proporcionada de conformidad con el presente artículo. Tales observaciones se remitirán a la mayor brevedad y, en todo caso, al menos con frecuencia anual, de un modo que informe a la UIF sobre las medidas tomadas por las autoridades competentes sobre la base de la información facilitada por la UIF y permita a esta ejercer su función de análisis operativo.

Artículo 20. Suspensión o denegación del consentimiento para una transacción y suspensión de una cuenta

1. Los Estados miembros velarán por que las UIF estén facultadas para tomar medidas urgentes, ya sea directa o indirectamente, cuando se sospeche que una transacción está relacionada con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, y para suspender o denegar el consentimiento para una transacción en curso. Tal suspensión se impondrá a la entidad obligada en el plazo de cuarenta y ocho horas después de recibir la comunicación de transacción sospechosa a fin de analizar la transacción, confirmar la sospecha y difundir los resultados del análisis a las autoridades competentes. Los Estados miembros velarán por que, conforme a las garantías procesales nacionales, la transacción se suspenda por un período máximo de quince días naturales desde la fecha en que se haya impuesto dicha suspensión a la entidad obligada.

La UIF estará facultada para imponer dicha suspensión, directa o indirectamente, a solicitud de la UIF de otro Estado miembro para los períodos y bajo las condiciones especificados en el Derecho nacional de la UIF que reciba la solicitud.

2. Si se sospecha que varias transacciones que afecten a una cuenta bancaria o de pago están relacionadas con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, los Estados miembros garantizarán que la UIF esté facultada para tomar medidas urgentes, directa o indirectamente, para suspender el uso de una cuenta bancaria o de pago a fin de analizar las transacciones efectuadas a través de la cuenta, confirmar la sospecha y difundir los resultados del análisis a las autoridades competentes.

Dicha suspensión se impondrá a la entidad obligada en el plazo de cuarenta y ocho horas después de recibir la comunicación de transacción sospechosa y se notificará de inmediato a la autoridad judicial competente. Los Estados miembros velarán por que se suspenda el uso de esa cuenta bancaria o de pago por un período máximo de cinco días desde la fecha en que se haya impuesto la suspensión. Los Estados miembros se asegurarán de que toda prórroga de la suspensión esté autorizada por la autoridad judicial competente.

3. Los Estados miembros preverán la posibilidad efectiva de que la persona cuya cuenta bancaria o de pago se vea afectada recurra la suspensión ante un órgano jurisdiccional con arreglo a los procedimientos previstos en el Derecho nacional.

4. Las UIF estarán facultadas para imponer las suspensiones a que se refieren los apartados 1 y 2, directa o indirectamente, a solicitud de la UIF de otro Estado miembro en las condiciones especificadas en el Derecho nacional de la UIF que reciba la solicitud.

Artículo 21. Observaciones de la UIF

1. Cada Estado miembro se asegurará de que su UIF emita un informe anual sobre sus actividades. El informe contendrá estadísticas sobre:

- a) las comunicaciones de transacciones sospechosas presentadas por las entidades obligadas;
- b) las comunicaciones recibidas de supervisores y registros de titularidad real;
- c) las difusiones de información a las autoridades competentes;
- d) las solicitudes enviadas a otras UIF y recibidas de estas;
- e) los datos sobre transferencias físicas transfronterizas de dinero en efectivo presentados por las autoridades aduaneras.

El informe mencionado en el párrafo primero también contendrá información sobre las tendencias y tipologías que se deriven de los archivos difundidos a otras autoridades competentes.

Las UIF transmitirán el informe a las entidades obligadas. Dicho informe se hará público en un plazo de cuatro meses desde su transmisión, excepto los elementos del informe que contengan información clasificada. La información que contenga no permitirá la identificación de ninguna persona física o jurídica.

2. Los Estados miembros garantizarán que las UIF faciliten a las entidades obligadas observaciones sobre las comunicaciones de sospechas de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo. Tales observaciones abordarán, como mínimo, la calidad de la información proporcionada, la puntualidad de las comunicaciones, la descripción de la sospecha y la documentación aportada en la fase de presentación.

La UIF facilitará dichas observaciones al menos una vez al año, ya sea a una entidad obligada particular o a grupos de tales entidades, teniendo en cuenta el número general de transacciones sospechosas comunicadas por las entidades obligadas.

Las observaciones también se pondrán a disposición de los supervisores para permitirles efectuar la supervisión basada en el riesgo de conformidad con el artículo 31.

La obligación de proporcionar información no pondrá en riesgo ningún trabajo analítico en curso realizado por la UIF ni ninguna acción de investigación o administrativa posterior a la difusión por parte de la UIF, ni afectará a la aplicación de los requisitos en materia de protección de datos y confidencialidad.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que las UIF faciliten a las autoridades aduaneras observaciones oportunas sobre la eficacia y el seguimiento de la información presentada de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/1672.

Artículo 22. Cooperación entre las UIF

Los Estados miembros velarán por que sus UIF cooperen entre sí y con sus homólogas de terceros países en la mayor medida posible, con independencia de su estatuto organizativo.

Artículo 23. Canales de comunicación protegidos

1. Se establecerá un sistema para el intercambio de información entre las UIF de los Estados miembros (FIU.net). El sistema garantizará una comunicación segura y será capaz de dejar constancia escrita en condiciones que permitan verificar su autenticidad. También podrá usarse para las comunicaciones con las UIF homólogas

de terceros países y con otras autoridades y organismos de la UE. FIU.net estará gestionada por la ALBC.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que todo intercambio de información de conformidad con el artículo 24 se transmita a través de FIU.net. En el caso de fallo técnico de FIU.net, la información se transmitirá por otros medios apropiados que garanticen un alto nivel de seguridad de los datos.

Los intercambios de información entre las UIF y sus homólogas de terceros países también tendrán lugar mediante canales de comunicación protegidos.

3. Los Estados miembros velarán por que, a fin de desempeñar sus tareas con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva, sus UIF cooperen en la aplicación de tecnologías avanzadas de conformidad con su Derecho nacional.

Artículo 24. Intercambio de información entre las UIF

1. Los Estados miembros velarán por que las UIF intercambien, por propia iniciativa o previa solicitud, toda información que pueda ser pertinente para el tratamiento o el análisis de información por parte de las UIF, relacionada con el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo y sobre las personas físicas o jurídicas implicadas, aun cuando el tipo de delitos subyacentes de que pueda tratarse no se haya detectado en el momento del intercambio.

La solicitud expondrá los hechos pertinentes, los antecedentes y los motivos de la solicitud, y explicará la forma en que se utilizará la información solicitada.

Cuando una UIF reciba un informe de conformidad con el artículo 50, apartado 1, párrafo primero, letra a), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* que concierna a otro Estado miembro, reenviará con prontitud dicho informe o toda la información pertinente que extraiga de él a la UIF de ese Estado miembro.

2. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC desarrollará un proyecto de normas técnicas de ejecución y lo presentará a la Comisión para su adopción. En dicho proyecto de normas técnicas de ejecución se especificará el formato que deberá usarse para el intercambio de información a que se refiere el apartado 1.

3. La Comisión estará facultada para adoptar las normas técnicas de ejecución previstas en el apartado 2 del presente artículo de conformidad con el artículo 42 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

4. A más tardar el *[un año después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, la ALBC emitirá directrices orientadas a las UIF sobre los factores pertinentes que deben tenerse en cuenta al determinar si un informe elaborado de conformidad con el artículo 50, apartado 1, párrafo primero, letra a), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* concierne a otro Estado miembro, los procedimientos que deben adoptarse al reenviar y recibir dicho informe, y el seguimiento que debe dársele.

5. Los Estados miembros velarán por que la UIF a la que se dirija la solicitud esté obligada a utilizar todas las competencias disponibles que utilizaría habitualmente a escala nacional para la recepción y el análisis de la información cuando responda a una solicitud de información contemplada en el apartado 1 cursada desde otra UIF.

En especial, cuando una UIF quiera obtener información adicional de una entidad obligada establecida en otro Estado miembro que lleve a cabo actividades en el territorio de su Estado miembro, la solicitud se dirigirá a la UIF del Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la entidad obligada. Esa UIF obtendrá la información de conformidad con el artículo 50, apartado 1, del Reglamento *[indíquese*

la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final] y comunicará las respuestas con prontitud.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que, cuando se solicite a una UIF que facilite información de conformidad con el apartado 1, esta responderá a la solicitud a la mayor brevedad y, en todo caso, en un plazo máximo de siete días después de recibir la solicitud. En casos excepcionales y debidamente justificados, este plazo podrá prorrogarse a un máximo de catorce días naturales. Si la UIF requerida no puede obtener la información solicitada, informará de ello a la UIF que envió la solicitud.

7. Los Estados miembros se asegurarán de que, en casos excepcionales, justificados y urgentes, y no obstante lo dispuesto en el apartado 6, si en virtud del apartado 1 se solicita a una UIF que proporcione información que se conserve en una base de datos o un registro a los que pueda acceder directamente la UIF requerida o que ya esté en su posesión, la UIF requerida facilite tal información en un plazo máximo de veinticuatro horas después de recibir la solicitud.

Si la UIF requerida no puede responder en veinticuatro horas o no puede acceder a la información directamente, aportará la correspondiente justificación. Si facilitar la información solicitada en un plazo de veinticuatro horas supone una carga desproporcionada para la UIF requerida, esta podrá aplazar el momento de facilitar tal información. En ese caso, la UIF requerida informará inmediatamente del aplazamiento a la UIF solicitante y facilitará la información solicitada a la mayor brevedad, en un plazo máximo de tres días naturales.

8. Una UIF podrá negarse a intercambiar información solo en circunstancias excepcionales en que el intercambio pudiera ser contrario a principios fundamentales de su Derecho nacional. Tales circunstancias excepcionales se especificarán de tal forma que se evite una utilización inadecuada y unas limitaciones indebidas del libre intercambio de información a efectos de análisis.

A más tardar el [un año después de la fecha de transposición de la presente Directiva], los Estados miembros notificarán a la Comisión las circunstancias excepcionales a las que se refiere el párrafo primero. Los Estados miembros actualizarán dichas notificaciones cuando se produzcan modificaciones en las circunstancias excepcionales determinadas a escala nacional.

Artículo 25. Análisis conjuntos

1. Los Estados miembros velarán por que sus UIF puedan realizar análisis conjuntos de transacciones y actividades sospechosas.

2. A los efectos del apartado 1, las UIF pertinentes, asistidas por la ALBC de conformidad con el artículo 33 del Reglamento [índíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final], constituirán un equipo de análisis conjunto con un propósito específico y por un período limitado, que se podrá prorrogar de mutuo acuerdo, para efectuar análisis operativos de transacciones o actividades sospechosas relacionadas con una o más de las UIF que constituyan el equipo.

3. Podrá constituirse un equipo de análisis conjunto cuando:

- a) los análisis operativos de una UIF requieran labores de análisis difíciles y exigentes vinculadas con otros Estados miembros;
- b) varias UIF estén realizando análisis operativos en los que las circunstancias del caso necesiten de una acción coordinada y concertada en los Estados miembros implicados.

Cualquiera de las UIF interesadas puede solicitar la constitución de un equipo de análisis conjunto.

4. Los Estados miembros velarán por que el miembro de su UIF asignado al equipo de análisis conjunto pueda, de acuerdo con su Derecho nacional y dentro de

los límites de su competencia, facilitar al equipo la información de que disponga su UIF a efectos del análisis realizado por el equipo.

5. Si el equipo de análisis conjunto necesita asistencia de una UIF distinta de las que formen parte del equipo, podrá solicitar a dicha UIF que:

- a) se una al equipo de análisis conjunto;
- b) presente información financiera, incluida la de inteligencia, al equipo de análisis conjunto.

Artículo 26. Uso por parte de las UIF de la información intercambiada entre ellas

La información y los documentos recibidos con arreglo a los artículos 22 y 24 se utilizarán para el desempeño de las tareas de las UIF establecidas en la presente Directiva. Al intercambiar información o documentos con arreglo a los artículos 22 y 24, la UIF transmisora podrá imponer restricciones y condiciones con respecto al uso de dicha información. La UIF receptora respetará dichas restricciones y condiciones.

Los Estados miembros garantizarán que las UIF designen como mínimo a una persona o punto de contacto responsable de recibir las solicitudes de información de las UIF de otros Estados miembros.

Artículo 27. Consentimiento para difundir la información intercambiada entre las UIF

1. Los Estados miembros velarán por que la información intercambiada con arreglo a los artículos 22 y 24 se utilice únicamente en cumplimiento de los fines para los que se haya solicitado o facilitado y por que cualquier difusión de dicha información remitida por parte de la UIF receptora a cualquier otra autoridad, agencia o departamento, o cualquier utilización de dicha información con fines que vayan más allá de los originalmente autorizados, esté sujeta a un consentimiento previo por parte de la UIF que haya facilitado la información.

2. Los Estados miembros garantizarán que el consentimiento previo de la UIF requerida para difundir la información a autoridades competentes se conceda con prontitud y con la mayor amplitud posible, independientemente del tipo de delitos subyacentes. La UIF requerida no denegará su consentimiento a dicha difusión, a menos que esta no corresponda al ámbito de aplicación de sus disposiciones de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, pueda entorpecer una investigación o no sea acorde con principios fundamentales del Derecho nacional de ese Estado miembro. Toda denegación del consentimiento se explicará de forma adecuada. Los casos en que las UIF puedan denegar el consentimiento se especificarán de tal forma que se evite una utilización inadecuada y unas limitaciones indebidas de la difusión de información a autoridades competentes.

Artículo 28. Efecto de las disposiciones de Derecho penal

Las diferencias entre las definiciones de delito subyacente en los distintos Derechos nacionales no serán óbice para que las UIF puedan proporcionar asistencia a otras UIF y no limitarán el intercambio, la difusión y la utilización de la información de conformidad con los artículos 24, 26 y 27.

Capítulo IV. Supervisión de la lucha contra el blanqueo de capitales

Sección 1. Disposiciones generales

Artículo 29. Facultades y recursos de los supervisores nacionales

1. Los Estados miembros garantizarán que todas las entidades obligadas estén sujetas a la supervisión adecuada. Para ello, los Estados miembros nombrarán a supervisores para que controlen de manera efectiva, y tomen las medidas necesarias para garantizar, el cumplimiento por parte de las entidades obligadas de los requi-

sitos previstos en el Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] y del requisito de aplicar sanciones financieras específicas.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores cuenten con los recursos financieros, humanos y técnicos adecuados para llevar a cabo sus tareas enumeradas en el apartado 4. Los Estados miembros garantizarán que el personal de estas autoridades tenga un elevado nivel de integridad, esté adecuadamente cualificado y observe unas estrictas normas profesionales, incluidas normas en materia de confidencialidad, protección de datos y conflictos de intereses.

3. En el caso de las entidades obligadas a que se refiere el artículo 3, apartado 3, letras a), b) y d), del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*], los Estados miembros podrán permitir que los organismos autorreguladores desempeñen la función indicada en el apartado 1 del presente artículo, siempre y cuando dichos organismos tengan las competencias a que se refiere el apartado 5 del presente artículo y cuenten con los recursos financieros, humanos y técnicos adecuados para desempeñar sus funciones. Los Estados miembros garantizarán que el personal de tales organismos tenga un elevado nivel de integridad, esté adecuadamente cualificado y observe unas estrictas normas profesionales, incluidas normas en materia de confidencialidad, protección de datos y conflictos de intereses.

4. A los efectos del apartado 1, los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores nacionales lleven a cabo las siguientes tareas:

a) difundir la información pertinente a las entidades obligadas con arreglo al artículo 30;

b) tomar decisiones en aquellos casos en que los riesgos específicos inherentes a un sector estén claros y se entiendan y no se requieran evaluaciones de riesgos documentadas individuales con arreglo al artículo 8 del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*];

c) verificar la idoneidad y aplicación de las políticas, controles y procedimientos internos de las entidades obligadas con arreglo al capítulo II del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] y de los recursos humanos asignados a la realización de las tareas requeridas de conformidad con dicho Reglamento;

d) evaluar y controlar periódicamente los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo a los que estén expuestas las entidades obligadas;

e) controlar el cumplimiento por parte de las entidades obligadas de sus obligaciones relativas a las sanciones financieras específicas;

f) llevar a cabo todas las investigaciones necesarias, *in situ*, desde el exterior y temáticas, así como cualesquiera otras indagaciones, evaluaciones y análisis necesarios para verificar que las entidades obligadas cumplen los requisitos del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*], el requisito de aplicar sanciones financieras específicas y cualesquiera medidas administrativas tomadas con arreglo al artículo 41;

g) tomar las medidas de supervisión apropiadas para solventar cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables por parte de las entidades obligadas detectado en el curso de las evaluaciones de supervisión y el seguimiento de la aplicación de tales medidas.

5. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores tengan las competencias adecuadas para llevar a cabo sus tareas, tal y como se dispone en el apartado 4, incluidas las competencias para:

a) instar a las entidades obligadas a producir toda información que sea pertinente para controlar y verificar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de*

capitales - COM(2021) 420 final], así como efectuar comprobaciones, incluidas las de agentes o proveedores de servicios externos a los que la entidad obligada haya subcontratado parte de sus tareas para cumplir los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*;

b) imponer las medidas administrativas apropiadas y proporcionadas para subsanar la situación en caso de incumplimientos, inclusive imponiendo sanciones administrativas de conformidad con la sección 4 del presente capítulo.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros y los supervisores encargados de los operadores de juegos de azar tengan competencias adicionales a las previstas en el apartado 5, incluida la competencia de investigar los locales comerciales de la entidad obligada sin previo aviso si así lo requieren la correcta realización y la eficiencia de la inspección; y de que cuenten con todos los medios necesarios para efectuar dicha investigación.

A los efectos del párrafo primero, los supervisores podrán, como mínimo:

a) examinar los libros y registros de la entidad obligada y obtener copias o extractos de dichos libros y registros;

b) obtener acceso a todos los programas, bases de datos, herramientas informáticas y demás medios electrónicos de registro de información utilizados por la entidad obligada;

c) obtener explicaciones escritas u orales de cualquier persona responsable de las políticas y controles internos de LBC/LFT o sus representantes o personal, así como de cualquier representante o personal de las entidades a las que la entidad obligada haya subcontratado tareas con arreglo al artículo 40 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, y entrevistar a cualquier otra persona que dé su consentimiento para ser entrevistada con el fin de recabar información relativa al objeto de una investigación.

Artículo 30. Suministro de información a las entidades obligadas

1. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores pongan la información sobre el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo a disposición de las entidades obligadas a las que supervisen.

2. La información a que se refiere el apartado 1 contendrá los elementos siguientes:

a) la evaluación supranacional de los riesgos elaborada por la Comisión con arreglo al artículo 7 y toda recomendación pertinente de la Comisión en virtud de dicho artículo;

b) las evaluaciones nacionales o sectoriales de riesgos elaboradas con arreglo al artículo 8;

c) las directrices, recomendaciones y dictámenes pertinentes emitidas por la ALBC de conformidad con los artículos 43 y 44 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*;

d) la información sobre los terceros países identificados de conformidad con el capítulo III, sección 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*;

e) todas las orientaciones y los informes redactados por la ALBC y otros supervisores y, si procede, la autoridad pública que vigile a los organismos autorreguladores, la UIF o cualquier otra autoridad competente, o las organizaciones internacionales y organismos de normalización en relación con los métodos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo que podrían aplicarse a un sector, y las indicaciones que puedan facilitar la identificación de transacciones o actividades en riesgo de vincularse al blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo en ese

sector, así como las obligaciones de las entidades obligadas relativas a las sanciones financieras específicas.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores pongan de inmediato la información sobre las personas o entidades designadas en relación con las sanciones financieras específicas a disposición de las entidades obligadas a las que supervisen.

Artículo 31. Supervisión basada en el riesgo

1. Los Estados miembros velarán por que los supervisores apliquen a la supervisión un planteamiento basado en el riesgo. A tal fin, los Estados miembros velarán por que los supervisores:

a) tengan una comprensión clara de los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo existentes en su Estado miembro;

b) evalúen toda la información pertinente sobre los riesgos nacionales e internacionales específicos asociados a los clientes, productos y servicios de las entidades obligadas;

c) basen la frecuencia e intensidad de la supervisión *in situ*, desde el exterior y temática en el perfil de riesgo de la entidad obligada y en los riesgos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo existentes en dicho Estado miembro. Para ello, los supervisores elaborarán programas de supervisión anual.

2. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC desarrollará un proyecto de normas técnicas de regulación y lo presentará a la Comisión para su adopción. Dicho proyecto de normas técnicas de regulación establecerá las referencias y una metodología para evaluar y clasificar el perfil de riesgo inherente y residual de las entidades obligadas, así como la frecuencia en que se revisará tal perfil de riesgo. La frecuencia tendrá en cuenta cualesquiera acontecimientos o novedades principales en la gestión y actividades de la entidad obligada, así como la naturaleza y el tamaño del negocio.

3. La Comisión estará facultada para completar la presente Directiva adoptando las normas técnicas de regulación a que se refiere el apartado 2 del presente artículo de conformidad con los artículos 38 a 41 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

4. A más tardar el *[un año después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, la ALBC emitirá directrices orientadas a los supervisores sobre las características de un planteamiento de la supervisión basado en el riesgo, así como las medidas que han de tomarse al llevar a cabo la supervisión basada en el riesgo.

5. Los Estados miembros velarán por que los supervisores tengan en cuenta el grado de discrecionalidad permitido a la entidad obligada y revisen de forma apropiada las evaluaciones de riesgo en que se basa esta discrecionalidad, así como la idoneidad de sus políticas, controles internos y procedimientos.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que los resultados de las evaluaciones de riesgos efectuadas por los supervisores con arreglo al presente artículo se pongan a disposición de la UIF en forma agregada.

Artículo 32. Divulgación a las UIF

1. Los Estados miembros velarán por que los supervisores, en caso de que descubran hechos que puedan estar relacionados con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo, ya sea durante las comprobaciones efectuadas en las entidades obligadas o de cualquier otro modo, informen de ello con prontitud a la UIF.

2. Los Estados miembros velarán por que los supervisores facultados para vigilar las bolsas de valores y los mercados de divisas y de derivados financieros informen a la UIF cuando descubran hechos que puedan estar relacionados con el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo.

Artículo 33. Supervisión de las entidades obligadas que desempeñen sus actividades al amparo del derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios

1. Los Estados miembros velarán por que los supervisores cooperen entre sí en la mayor medida posible, con independencia de su respectiva naturaleza o estado. Esta cooperación podrá incluir la realización, en el marco de las competencias del supervisor requerido, de indagaciones en nombre del supervisor solicitante, así como el posterior intercambio de la información obtenida por medio de dichas indagaciones.

2. Además de lo dispuesto en el artículo 5, las entidades obligadas que deseen ejercer, por primera vez, actividades en el territorio de otro Estado miembro en el marco de la libre prestación de servicios notificarán a los supervisores del Estado miembro de origen qué actividades se proponen llevar a cabo. Dicha notificación también se requerirá si los servicios transfronterizos los prestan agentes de la entidad obligada.

3. Los supervisores del Estado miembro de origen, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación contemplada en el apartado 2, la transmitirán a los supervisores del Estado miembro de acogida.

4. En los casos previstos en el apartado 2 del presente artículo y el artículo 5, los supervisores del Estado miembro de acogida cooperarán con los del Estado miembro de origen y les prestarán asistencia para garantizar que se verifique el cumplimiento por parte de la entidad obligada de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* y del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de refundición del Reglamento (UE) 2015/847 - COM(2021) 422 final]* y para tomar medidas apropiadas y proporcionadas a fin de solventar los incumplimientos.

En los casos previstos en el artículo 5, se permitirá que los supervisores del Estado miembro de acogida, a iniciativa propia, tomen medidas apropiadas y proporcionadas a fin de solventar los incumplimientos graves que requieran una solución inmediata. Estas medidas serán temporales y concluirán una vez tratados los incumplimientos detectados, inclusive con la asistencia o cooperación de los supervisores del Estado miembro de origen de la entidad obligada.

5. Si los supervisores de los Estados miembros de origen y de acogida están en desacuerdo sobre las medidas que deben tomarse en relación con una entidad obligada, pueden remitir el asunto a la ALBC y solicitar su asistencia de conformidad con los artículos 5 y 10 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*. La ALBC prestará asesoramiento sobre el objeto del desacuerdo en el plazo de un mes.

Artículo 34. Disposiciones relativas a la cooperación en el contexto de la supervisión de grupo

1. En el caso de las entidades de crédito y financieras que forman parte de un grupo, los Estados miembros se asegurarán de que, a efectos de lo previsto en el artículo 29, apartado 1, los supervisores financieros del Estado miembro de origen y los del Estado miembro de acogida cooperen entre sí en la mayor medida posible, con independencia de su respectiva naturaleza o estatuto. También cooperarán con la ALBC cuando esta desempeñe funciones de supervisión de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

2. Salvo cuando la ALBC desempeñe funciones de supervisión de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*, los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros

del Estado miembro de origen supervisen la aplicación efectiva de las políticas, los controles y los procedimientos de grupo a que se refiere el artículo 13 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*. Los Estados miembros también se asegurarán de que los supervisores financieros del Estado miembro de acogida supervisen el cumplimiento de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* por parte de los establecimientos ubicados en el territorio de su respectivo Estado miembro.

3. A efectos del presente artículo, y excepto en los casos en que se establezcan colegios de supervisores de LBC/LFT de conformidad con el artículo 36, los Estados miembros garantizarán que los supervisores financieros se faciliten entre sí toda la información que necesiten para el desempeño de sus tareas de supervisión, ya sea previa petición o a iniciativa propia. En particular, los supervisores financieros intercambiarán toda la información que pueda repercutir de manera significativa en la evaluación de la exposición a riesgos inherentes o residuales de una entidad de crédito o financiera en otro Estado miembro, incluyendo:

- a) la determinación de la estructura jurídica, organizativa y de gobernanza del grupo, incluidas todas las filiales y sucursales;
- b) los controles, las políticas y los procedimientos internos vigentes dentro del grupo;
- c) los acontecimientos adversos en relación con la empresa matriz, las filiales o las sucursales que puedan afectar gravemente a otros componentes del grupo;
- d) las medidas y sanciones administrativas impuestas por los supervisores financieros de conformidad con la sección 4 del presente capítulo.

Los Estados miembros también velarán por que los supervisores financieros puedan realizar, dentro de sus competencias, indagaciones en nombre de un supervisor solicitante y compartir la información recabada a través de tales indagaciones.

4. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC desarrollará un proyecto de normas técnicas de regulación y lo presentará a la Comisión para su adopción. En dicho proyecto de normas técnicas de regulación se detallarán las respectivas obligaciones de los supervisores de origen y de acogida, así como las modalidades de cooperación entre ellos.

La Comisión estará facultada para completar la presente Directiva adoptando las normas técnicas de regulación a que se refiere el párrafo primero de conformidad con los artículos 38 a 41 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

5. Los supervisores financieros podrán remitir a la ALBC cualquiera de los siguientes casos:

- a) que un supervisor financiero no haya comunicado la información a que se refiere el apartado 3;
- b) que una solicitud de cooperación se haya denegado o no se le haya dado curso en un plazo razonable.

La ALBC podrá actuar de conformidad con las competencias que se le confieren al amparo de los artículos 5 y 10 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*. En esos casos, la ALBC emitirá su dictamen sobre el objeto de la solicitud en el plazo de un mes.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que las disposiciones del presente artículo también se apliquen a la supervisión de grupos de entidades obligadas distintas de las entidades de crédito o financieras. Los Estados miembros también se asegurarán de que, en caso de que las entidades obligadas distintas de las entidades de crédito o financieras formen parte de estructuras que compartan una propiedad,

gestión o control del cumplimiento comunes, incluyendo redes o asociaciones, se faciliten la cooperación y el intercambio de información entre los supervisores.

Artículo 35. Intercambio de información en relación con la aplicación de políticas de grupo en terceros países

Los supervisores, incluida la ALBC, se informarán mutuamente de los casos en que el Derecho de un tercer país no permita aplicar las políticas, los controles y los procedimientos exigidos con arreglo al artículo 13 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*. En tales casos, los supervisores podrán adoptar medidas coordinadas para hallar una solución. Al evaluar qué terceros países no permiten aplicar las políticas, los controles y los procedimientos exigidos con arreglo al artículo 13 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, los supervisores tendrán en cuenta todos los impedimentos jurídicos que puedan obstaculizar la correcta aplicación de tales políticas y procedimientos, incluidos el secreto profesional, un nivel insuficiente de protección de datos y otros impedimentos que limiten el intercambio de información que pueda ser pertinente a tal efecto.

Sección 2. Disposiciones específicas aplicables al sector financiero

Artículo 36. Colegios de supervisores de LBC/LFT

1. Los Estados miembros se asegurarán de que se establezcan colegios de supervisores de LBC/LFT en cualquiera de las siguientes situaciones:

a) que una entidad de crédito o financiera haya constituido establecimientos en al menos dos Estados miembros diferentes distintos del Estado miembro en que se sitúe su administración central;

b) que una entidad de crédito o financiera de un tercer país haya constituido establecimientos en al menos tres Estados miembros.

2. A efectos del apartado 1, los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros identifiquen:

a) todas las entidades de crédito y financieras que desempeñen sus actividades a escala transfronteriza y que cuenten con autorización en su Estado miembro;

b) todos los establecimientos constituidos por esas instituciones en otras jurisdicciones;

c) los establecimientos constituidos en su territorio por las entidades de crédito y financieras de otros Estados miembros o terceros países.

3. Los Estados miembros podrán autorizar que se constituyan colegios de supervisores de LBC/LFT cuando una entidad de crédito o financiera establecida en la Unión haya constituido establecimientos en al menos dos terceros países. Los supervisores financieros podrán invitar a sus homólogos de tales terceros países a constituir dicho colegio. Los supervisores financieros que participen en el colegio suscribirán un acuerdo por escrito que detalle las condiciones y los procedimientos de la cooperación y el intercambio de información.

4. Dichos colegios podrán usarse para intercambiar información, prestar asistencia mutua o coordinar el planteamiento de supervisión para la entidad, incluyendo, cuando proceda, la adopción de medidas apropiadas y proporcionadas a fin de solventar los incumplimientos graves de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* que se detecten en los establecimientos constituidos por la entidad en la jurisdicción de un supervisor que participe en el colegio.

5. La ALBC participará en las reuniones de los colegios de supervisores de LBC/LFT y facilitará su labor de conformidad con el artículo 29 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

6. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC desarrollará un proyecto de normas técnicas de regulación y lo presentará a la Comisión para su adopción. En dicho proyecto de normas técnicas de regulación se especificarán las condiciones generales de funcionamiento de los colegios de supervisores de LBC/LFT, incluidos los términos de la cooperación entre los participantes y el funcionamiento operativo de los colegios.

La Comisión estará facultada para completar la presente Directiva adoptando las normas técnicas de regulación previstas en el párrafo primero de conformidad con los artículos 38 a 41 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021)421 final]*.

Artículo 37. Cooperación con los supervisores financieros de terceros países

1. Los Estados miembros podrán autorizar a los supervisores financieros a celebrar acuerdos de cooperación que dispongan la colaboración y el intercambio de información confidencial con sus homólogos de terceros países. Esos acuerdos de cooperación cumplirán con las normas de protección de datos aplicables en lo que respecta a las transferencias de datos y se celebrarán sobre la base de la reciprocidad y únicamente si la información divulgada está sometida a requisitos de garantía del secreto profesional equivalentes como mínimo a los enunciados en el artículo 50, apartado 1. La información confidencial intercambiada conforme a dichos acuerdos de cooperación solo se utilizará para llevar a cabo las tareas de supervisión de dichas autoridades.

Cuando la información intercambiada tenga su origen en otro Estado miembro, solo se divulgará con el consentimiento expreso del supervisor financiero que la haya compartido y, en su caso, únicamente con la finalidad para la que dicho supervisor haya dado su consentimiento.

2. A efectos del apartado 1, la ALBC podrá prestar asistencia según sea necesario para evaluar la equivalencia de los requisitos de secreto profesional aplicables al homólogo del tercer país.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros notifiquen a la ALBC todo acuerdo suscrito conforme al presente artículo en el plazo de un mes desde su firma.

Sección 3. Disposiciones específicas relativas a los organismos autorreguladores

Artículo 38. Vigilancia de los organismos autorreguladores

1. Si los Estados miembros deciden, de conformidad con el artículo 29, apartado 3, permitir a los organismos autorreguladores llevar a cabo la supervisión de las entidades a que se refiere el artículo 3, apartado 3, letras a), b) y d), del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, garantizarán que las actividades de tales organismos autorreguladores a la hora de desempeñar tales funciones estén sujetas a la vigilancia de una autoridad pública.

2. La autoridad que vigile a los organismos autorreguladores será responsable de:

a) verificar que todo organismo autorregulador que desempeñe o aspire a desempeñar las funciones a que se refiere el artículo 29, apartado 1, satisfaga los requisitos previstos en el apartado 3 de dicho artículo;

b) prestar orientación relativa al desempeño de las funciones a que se refiere el artículo 29, apartado 1;

c) garantizar que los organismos autorreguladores desempeñen sus funciones al amparo de la sección 1 del presente capítulo con respeto a los más estrictos criterios;

d) revisar las exenciones concedidas por los organismos autorreguladores de la obligación de elaborar una evaluación de riesgos documentada individual de conformidad con el artículo 29, apartado 4, letra b).

3. Los Estados miembros se asegurarán de que se concedan a la autoridad que vigile a los organismos autorreguladores las competencias adecuadas para ejercer sus responsabilidades al amparo del apartado 2. Como mínimo, los Estados miembros se asegurarán de que la autoridad tiene la competencia de:

a) instar a producir toda la información que sea pertinente para controlar el cumplimiento y efectuar comprobaciones, excepto la información recabada por las entidades obligadas a que se refiere el artículo 3, apartado 3, letras a), b) y d), del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] en el curso de la determinación de la situación jurídica de su cliente o para desempeñar la labor de defender o representar a tal cliente en un procedimiento judicial o en relación con él, inclusive al prestar asesoramiento orientado a iniciar o evitar tal procedimiento, ya se haya recogido tal información antes, durante o después del procedimiento;

b) cursar instrucciones a un organismo autorregulador a efectos de solventar una falta de cumplimiento de sus funciones al amparo del artículo 29, apartado 1, o de satisfacer los requisitos previstos el apartado 6 del mismo artículo, o de evitar tales faltas. Al cursar dichas instrucciones, la autoridad tendrá en cuenta todas las orientaciones pertinentes que hayan emitido ella misma o la ALBC.

4. Los Estados miembros se asegurarán de que la autoridad que vigile a los organismos autorreguladores informe a las autoridades competentes para investigar y enjuiciar las actividades delictivas de manera oportuna, directamente o por medio de la UIF, de cualquier incumplimiento sujeto a sanciones penales que detecte en el desempeño de sus tareas.

5. La autoridad que vigile a los organismos autorreguladores publicará un informe anual que contenga información sobre:

a) el número y la naturaleza de los incumplimientos detectados por cada organismo autorregulador y las medidas o sanciones administrativas impuestas a las entidades obligadas;

b) el número de transacciones sospechosas notificadas a la UIF por las entidades sujetas a supervisión por parte de cada organismo autorregulador, ya se presenten directamente de conformidad con el artículo 50, apartado 1, del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*], o las reenvíe cada organismo autorregulador a la UIF de conformidad con el artículo 51, apartado 1, de dicho Reglamento;

c) el número y la descripción de las medidas tomadas al amparo del artículo 40 por cada organismo autorregulador para controlar el cumplimiento por parte de las entidades obligadas de los requisitos del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] a que se refiere el artículo 40, apartado 1;

d) el número y la descripción de las medidas tomadas por la autoridad que vigile a los organismos autorreguladores al amparo del presente artículo y el número de instrucciones cursadas a los organismos autorreguladores.

Dicho informe se publicará en el sitio web de la autoridad que vigile a los organismos autorreguladores y se presentará a la Comisión y a la ALBC.

Sección 4. Sanciones y medidas administrativas

Artículo 39. Disposiciones generales

1. Los Estados miembros se asegurarán de que las entidades obligadas puedan ser consideradas responsables de los incumplimientos del Reglamento [*indíquese*

la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final] de conformidad con la presente sección.

2. Sin perjuicio de su derecho a prever e imponer sanciones penales, los Estados miembros establecerán normas sobre sanciones y medidas administrativas, velarán por que los supervisores puedan imponer dichas sanciones y medidas respecto a los incumplimientos de la presente Directiva y garantizarán la aplicación de tales sanciones y medidas. Toda sanción o medida resultante que se imponga de conformidad con la presente sección será efectiva, proporcionada y disuasoria.

3. En caso de incumplimiento del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, los Estados miembros velarán por que, cuando las obligaciones sean aplicables a personas jurídicas, las sanciones y medidas administrativas puedan aplicarse a la alta dirección y a otras personas físicas que sean responsables del incumplimiento en virtud del Derecho nacional.

Los Estados miembros garantizarán que, en caso de que los supervisores constaten infracciones sujetas a sanciones penales, informen de manera oportuna a las autoridades competentes para investigar y enjuiciar actividades delictivas.

4. Los supervisores ejercerán sus competencias para imponer sanciones y medidas administrativas con arreglo a la presente Directiva y al Derecho nacional, de cualquiera de los modos siguientes:

- a) directamente;
- b) en colaboración con otras autoridades;
- c) bajo su responsabilidad, delegando en esas otras autoridades;
- d) mediante solicitud a las autoridades judiciales competentes.

A más tardar el *[tres meses después del final del plazo para la transposición de la presente Directiva]*, los Estados miembros notificarán a la Comisión y a la ALBC la información sobre las disposiciones relativas a la imposición de sanciones o medidas administrativas con arreglo al presente apartado, inclusive, cuando proceda, la información sobre si ciertas sanciones o medidas requieren recurrir a un procedimiento específico.

5. Los Estados miembros velarán por que, a la hora de determinar el tipo y el nivel de las sanciones o medidas administrativas, los supervisores competentes tengan en cuenta todas las circunstancias pertinentes, entre ellas, en su caso:

- a) la gravedad y la duración del incumplimiento;
- b) el grado de responsabilidad de la persona física o jurídica considerada responsable;
- c) la solidez financiera de la persona física o jurídica considerada responsable, también teniendo en cuenta su volumen de negocios total o ingresos anuales;
- d) los beneficios derivados de la infracción para la persona física o jurídica considerada responsable, en la medida en que puedan determinarse;
- e) las pérdidas para terceros causadas por el incumplimiento, en la medida en que puedan determinarse;
- f) el nivel de cooperación de la persona física o jurídica considerada responsable con la autoridad competente;
- g) los posibles incumplimientos anteriores de la persona física o jurídica considerada responsable.

6. Al ejercer sus facultades de imposición de sanciones y medidas administrativas, los supervisores cooperarán estrechamente para garantizar que las sanciones o medidas administrativas ofrezcan los resultados deseados, y coordinarán su actuación en los casos transfronterizos.

7. A más tardar el *[dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*, la ALBC desarrollará un proyecto de normas técnicas de regulación y lo presentará a la Comisión para su adopción. Dicho proyecto de normas técnicas de regulación definirá los indicadores para clasificar el nivel de gravedad de los in-

cumplimientos y los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de fijar el nivel de las sanciones administrativas o adoptar medidas administrativas de acuerdo con la presente sección.

La Comisión estará facultada para completar la presente Directiva adoptando las normas técnicas de regulación a que se refiere el párrafo primero de conformidad con los artículos 38 a 41 del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021)421 final]*.

Artículo 40. Sanciones administrativas

1. Los Estados miembros velarán por que se apliquen sanciones administrativas a las entidades obligadas que incurran en incumplimientos graves, reiterados o sistemáticos de los requisitos previstos en las siguientes disposiciones del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*:

- a) el capítulo III (diligencia debida con respecto al cliente);
- b) el capítulo V (obligaciones de información);
- c) el artículo 56 (conservación de registros);
- d) el capítulo II, sección 1 (controles internos).

2. Los Estados miembros se asegurarán de que, en los casos a que se refiere el apartado 1, las sanciones pecuniarias máximas que puedan aplicarse asciendan, al menos, al doble del importe del beneficio derivado del incumplimiento, si ese beneficio puede determinarse, o al menos a 1 000 000 EUR.

3. Los Estados miembros velarán por que, no obstante lo dispuesto en el apartado 2, cuando la entidad obligada de que se trate sea una entidad de crédito o una entidad financiera, también puedan aplicarse las siguientes sanciones:

a) en el caso de las personas jurídicas, sanciones pecuniarias administrativas máximas de al menos 10 000 000 EUR o el 10% del volumen de negocios anual total, acreditado por las últimas cuentas disponibles aprobadas por el órgano de gestión; si la entidad obligada es una empresa matriz, o una filial de una empresa matriz que tenga que elaborar cuentas financieras consolidadas de conformidad con el artículo 22 de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹, el volumen de negocios total pertinente será el volumen de negocios anual total o el tipo de ingreso correspondiente, de conformidad con el régimen pertinente en materia de contabilidad, según las últimas cuentas consolidadas disponibles aprobadas por el órgano de gestión de la empresa matriz última;

b) en el caso de una persona física, sanciones pecuniarias administrativas máximas de al menos 5 000 000 EUR, o, en los Estados miembros cuya moneda no sea el euro, el valor correspondiente en la moneda nacional el *[insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]*.

4. Los Estados miembros podrán facultar a las autoridades competentes para imponer sanciones pecuniarias administrativas que superen las cuantías a que se refieren los apartados 2 y 3.

Artículo 41. Medidas administrativas distintas de las sanciones

1. Cuando los supervisores constaten incumplimientos de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* que no se consideren lo bastante graves como para castigarlas con una sanción administrativa, podrán optar por imponer medidas administrativas a la entidad obligada. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores puedan, al menos:

- a) emitir recomendaciones;

49. Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y otros informes afines de ciertos tipos de empresas, por la que se modifica la Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan las Directivas 78/660/CEE y 83/349/CEE del Consejo (DO L 182 de 29.6.2013, p. 19).

b) exigir a las entidades obligadas que cumplan la normativa, inclusive que apliquen medidas correctoras específicas;

c) emitir una declaración pública que identifique a la persona física o jurídica y señale la naturaleza del incumplimiento;

d) formular un requerimiento dirigido a la persona física o jurídica para que ponga fin a su conducta y se abstenga de repetirla;

e) cuando una entidad obligada esté sujeta a una autorización, retirar o suspender dicha autorización;

f) imponer una prohibición temporal contra cualquier persona que tenga responsabilidades de dirección en una entidad obligada, o cualquier otra persona física, considerada responsable de la infracción, que le impida ejercer funciones de dirección en entidades obligadas;

2. Al tomar las medidas administrativas a que se refiere el apartado 1, los supervisores podrán:

a) solicitar la presentación *ad hoc* o periódica de todo documento necesario para el desempeño de sus tareas, incluidos aquellos que justifiquen el proceso de aplicación de las medidas administrativas requeridas;

b) exigir que se refuercen las estructuras, los procesos, los mecanismos y las estrategias;

c) exigir a la entidad obligada que aplique una política o unos requisitos específicos en relación con clientes, transacciones o actividades concretos que supongan un elevado riesgo;

d) exigir la adopción de medidas para reducir el riesgo de blanqueo de capitales o financiación del terrorismo inherente a las actividades y los productos de la entidad obligada.

3. Las medidas administrativas a que se refiere el apartado 1 se acompañarán de un plazo vinculante para su aplicación efectiva. Los Estados miembros velarán por que los supervisores realicen un seguimiento y evalúen la aplicación efectiva por parte de la entidad obligada de las acciones requeridas.

4. Los Estados miembros podrán facultar a los supervisores para imponer otros tipos de medidas administrativas, además de los mencionados en el apartado 1.

Artículo 42. Publicación de las sanciones y medidas administrativas

1. Los Estados miembros velarán por que los supervisores publiquen en sus sitios web oficiales toda decisión que imponga una sanción o medida administrativa por el incumplimiento del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] contra la que no quepa recurso, inmediatamente después de que se haya informado a la persona sancionada de dicha decisión. La publicación incluirá como mínimo información sobre el tipo de infracción y su naturaleza, así como la identidad de las personas responsables. Los Estados miembros no estarán obligados a aplicar el presente párrafo a las decisiones de imponer medidas que sean de carácter investigador.

Cuando los supervisores consideren que la publicación de la identidad de las personas responsables a que se refiere el párrafo primero o los datos personales de dichas personas resulta desproporcionada, tras una evaluación en cada caso, o que esa publicación pone en peligro la estabilidad de los mercados financieros o una investigación en curso, los supervisores:

a) retrasarán la publicación de la decisión de imponer la sanción o medida administrativa hasta el momento en que dejen de existir los motivos para no publicarla;

b) publicarán la decisión de imponer una sanción o medida administrativa de manera anónima de conformidad con el Derecho nacional, en caso de que dicha publicación anónima garantice una protección efectiva de los datos personales de que se trate; en ese caso, la publicación de los datos pertinentes podrá aplazarse por

un período razonable si se garantiza que en el transcurso de ese período dejarán de existir las razones para la publicación anónima;

c) no publicarán en modo alguno la decisión de imponer una sanción o medida administrativa si las opciones indicadas en las letras a) y b) se consideran insuficientes para garantizar una de las siguientes circunstancias:

i) que la estabilidad de los mercados financieros no se ponga en peligro,

ii) que la publicación de esas decisiones sea proporcionada con respecto a medidas que se consideren de menor importancia.

2. Cuando los Estados miembros permitan la publicación de decisiones contra las que se haya interpuesto recurso, los supervisores publicarán también en su sitio web oficial, inmediatamente, esa información y toda información posterior sobre el resultado de dicho recurso. Además, se publicará también toda decisión que anule una decisión previa de imponer una sanción o medida administrativa.

3. Los supervisores garantizarán que toda publicación conforme al presente artículo permanezca en su sitio web oficial durante cinco años tras su publicación. No obstante, los datos personales que figuren en la publicación solo se mantendrán en el sitio web oficial de la autoridad competente durante el tiempo que resulte necesario de acuerdo con las normas aplicables en materia de protección de datos y, en cualquier caso, por un período no superior a cinco años.

4. Los Estados miembros garantizarán que las personas jurídicas puedan ser consideradas responsables de los incumplimientos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, cuando esos incumplimientos sean cometidos en su beneficio, actuando a título particular o como parte de un órgano de la persona jurídica, por cualquier persona que ostente un cargo directivo en el seno de dicha persona jurídica, basado en cualquiera de los elementos siguientes:

a) un poder de representación de dicha persona jurídica;

b) la autoridad de tomar decisiones en nombre de dicha persona jurídica,

c) la autoridad de ejercer control dentro de la persona jurídica.

5. Los Estados miembros garantizarán que las personas jurídicas puedan ser consideradas responsables cuando la falta de supervisión o control por parte de las personas a que se refiere el apartado 4 del presente artículo haya hecho posible la comisión, por una persona bajo su autoridad, de los incumplimientos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, en beneficio de esa persona jurídica.

Artículo 43. Protección de los denunciantes

1. Los Estados miembros se asegurarán de que las autoridades de supervisión, así como los organismos autorreguladores, cuando proceda, instauren mecanismos efectivos y fiables para promover la denuncia de incumplimientos posibles y reales del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*].

A tal fin, habilitarán uno o más canales de comunicación seguros para la denuncia a que se refiere el párrafo primero. Esos canales garantizarán que la identidad de las personas que facilitan la información solo se dé a conocer a la autoridad de supervisión o, cuando proceda, al organismo autorregulador.

2. Los mecanismos a que se refiere el apartado 1 incluirán, como mínimo:

a) procedimientos específicos para la recepción de denuncias sobre infracciones y su seguimiento;

b) protección apropiada de los empleados o personas en una posición comparable dentro de la entidad obligada que denuncien infracciones cometidas en el seno de dicha entidad obligada;

c) protección apropiada de la persona denunciada;

d) protección de los datos personales relativos tanto a las personas que denuncien un incumplimiento como a la persona física presuntamente responsable del mismo, de conformidad con los principios establecidos en el Reglamento (UE) 2016/679;

e) normas claras que garanticen en todos los casos la confidencialidad en relación con la persona que denuncie las infracciones cometidas dentro de la entidad obligada, a menos que el Derecho nacional requiera su divulgación en el contexto de ulteriores investigaciones o de procedimientos judiciales subsiguientes.

3. Los Estados miembros garantizarán que las personas, incluidos los empleados y representantes de la entidad obligada que denuncien infracciones posibles o reales del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*], ya sea por vía interna o a la UIF, estén protegidas legalmente de la exposición a cualquier amenaza, medida de represalia o acción hostil, y en particular de toda medida laboral adversa o discriminatoria.

Los Estados miembros garantizarán que las personas expuestas a amenazas, acciones hostiles o medidas laborales adversas o discriminatorias por denunciar, por vía interna o a la UIF, incumplimientos posibles o reales del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] tengan derecho a presentar de forma segura una reclamación ante las autoridades competentes respectivas. Sin perjuicio de la confidencialidad de la información recopilada por la UIF, los Estados miembros garantizarán asimismo que dichas personas tengan derecho a una tutela judicial efectiva a fin de preservar sus derechos en virtud del presente apartado.

Artículo 44. Intercambio de información sobre sanciones

1. Los Estados miembros garantizarán que sus supervisores y, en su caso, la autoridad nacional que vigile a los organismos autorreguladores en su desempeño de las funciones de supervisión informen a la ALBC de todas las sanciones y medidas administrativas impuestas de conformidad con la presente sección, inclusive de todo recurso en relación con ellas y sus resultados. Esa información también se compartirá con otros supervisores cuando la sanción o medida administrativa concierna a una entidad que lleve a cabo sus actividades en dos o más Estados miembros.

2. La ALBC mantendrá en su sitio web enlaces a las publicaciones realizadas por cada supervisor de las sanciones y medidas administrativas impuestas de conformidad con el artículo 42, y mostrará el plazo durante el que cada Estado miembro publique las sanciones y medidas administrativas.

Capítulo V. Cooperación

Sección 1. Cooperación en materia de LBC/LFT

Artículo 45. Disposiciones generales

1. Los Estados miembros velarán por que los responsables políticos, las UIF, los supervisores, incluida la ALBC, y otras autoridades competentes, así como las autoridades tributarias, dispongan de mecanismos eficaces que les permitan cooperar y coordinar a escala nacional la elaboración y la aplicación de las políticas y actividades destinadas a combatir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo y prevenir la no aplicación o evasión de sanciones financieras específicas relacionadas con la financiación de la proliferación, inclusive con el fin de cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 8.

2. Con respecto a la información relativa a la titularidad real recabada por las autoridades competentes de conformidad con el capítulo IV del Reglamento [*indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final*] y el capítulo II, sección 1, de la presente Directiva, los Estados miembros se asegurarán de que las autoridades competentes puedan facilitar esa información a las autoridades competentes de otros Estados miembros o de terceros países de manera oportuna y gratuita.

3. Los Estados miembros no prohibirán el intercambio de información o de asistencia entre autoridades competentes ni impondrán condiciones injustificadas o

indebidamente restrictivas al respecto a los efectos de la presente Directiva. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades competentes no denieguen las solicitudes de asistencia por los motivos siguientes:

- a) se considera también que la solicitud afecta a cuestiones fiscales;
- b) el Derecho nacional exige a las entidades obligadas guardar el secreto o la confidencialidad, salvo en los casos en los que la información pertinente solicitada esté protegida por prerrogativas legales o a los que se aplique el secreto profesional legal, con arreglo al artículo 51, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*;
- c) hay en curso una indagación, investigación o procedimiento en el Estado miembro requerido, salvo si la asistencia pudiera obstaculizar dicha indagación, investigación o procedimiento;
- d) la naturaleza o el estatuto de la autoridad competente homóloga requirente difieren de los de la autoridad competente requerida.

Artículo 46. Comunicación de la lista de las autoridades competentes

1. Para facilitar y fomentar una cooperación efectiva y, en particular, el intercambio de información, los Estados miembros comunicarán a la Comisión y la ALBC:

- a) la lista de supervisores responsables de vigilar el cumplimiento por parte de las entidades obligadas de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, así como, cuando proceda, el nombre de la autoridad pública que vigile a los organismos autorreguladores en su desempeño de las funciones de supervisión en virtud de la presente Directiva, y sus datos de contacto;

- b) los datos de contacto de su UIF;

- c) la lista de las otras autoridades nacionales competentes.

2. A efectos del apartado 1, se proporcionarán los siguientes datos de contacto:

- a) el nombre y el cargo de la persona de contacto;

- b) la dirección de correo electrónico y el número de teléfono profesionales de la persona de contacto.

3. Los Estados miembros velarán por que la información facilitada a la Comisión y a la ALBC de conformidad con el apartado 1 se actualice en cuanto experimente modificaciones.

4. La ALBC publicará un registro de las autoridades a que se refiere el apartado 1 en su sitio web y facilitará el intercambio de la información a que se refiere el apartado 2 entre las autoridades competentes. Las autoridades incluidas en ese registro actuarán, en el marco de sus competencias, como punto de contacto para las autoridades competentes homólogas. Las UIF y las autoridades de supervisión también actuarán como punto de contacto para la ALBC.

Artículo 47. Cooperación con la ALBC

Las UIF y las autoridades de supervisión cooperarán con la ALBC y le facilitarán toda la información necesaria para permitirle llevar a cabo sus obligaciones en virtud de la presente Directiva, el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* y el Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*.

Sección 2. Cooperación con otras autoridades e intercambio de información confidencial

Artículo 48. Cooperación en relación con las entidades de crédito

1. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros, las UIF y las autoridades competentes para supervisar a las entidades de crédito al amparo de otros actos jurídicos cooperen entre sí estrechamente dentro de sus respec-

tivas competencias y se faciliten entre sí información pertinente para desempeñar sus respectivas tareas. Dicha cooperación e intercambio de información no obstaculizarán las indagaciones, investigaciones o procedimientos en curso de acuerdo con el Derecho penal o administrativo del Estado miembro en el que se ubique el supervisor financiero o la autoridad a la que se confieran las competencias para supervisar a entidades de crédito al amparo de otros actos jurídicos, y no afectarán a las obligaciones de secreto profesional contempladas en el artículo 50, apartado 1.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que, si los supervisores financieros detectan deficiencias en el sistema de control interno en materia de LBC/LFT y en la aplicación de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* por parte de una entidad de crédito que incrementen de manera sustancial los riesgos a los que dicha entidad esté o podría estar expuesta, los supervisores financieros lo notifiquen de inmediato a la Autoridad Bancaria Europea (ABE) y a la autoridad o el organismo que supervise a la entidad de crédito de conformidad con la Directiva (UE) 2013/36, incluido el BCE actuando de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1024/2013 del Consejo⁵⁰.

En el caso de un posible aumento del riesgo, los supervisores financieros podrán ponerse en contacto con las autoridades que supervisen a la entidad de conformidad con la Directiva (UE) 2013/36 y elaborarán una evaluación común que se notificará a la ABE. También se informará a la ALBC de tales notificaciones.

3. Los Estados miembros garantizarán que, cuando los supervisores financieros observen que una entidad de crédito se ha negado a entablar una relación de negocios, pero la diligencia debida con respecto al cliente documentada de conformidad con el artículo 17, apartado 2, no justifica dicha denegación, informen de ello a la autoridad responsable de asegurar el cumplimiento por parte de tal entidad de la Directiva (UE) 2014/92 o la Directiva (UE) 2015/2366.

4. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores financieros cooperen con las autoridades de resolución definidas en el artículo 3, punto 18, de la Directiva 2014/59/UE, o con las autoridades designadas definidas en el artículo 2, apartado 1, punto 18, de la Directiva 2014/49/UE. Los supervisores financieros informarán a dichas autoridades sobre el resultado de las medidas de diligencia debida con respecto al cliente aplicadas con arreglo al capítulo III del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]* y sobre toda cuenta que haya suspendido la UIF con arreglo al artículo 20.

5. Los supervisores financieros y las UIF informarán a la ALBC con periodicidad anual sobre su cooperación con otras autoridades con arreglo al presente artículo.

6. A más tardar el *[dos años después de la fecha de transposición de la presente Directiva]*, la ALBC, tras consultarlo con la ABE, emitirá directrices sobre la cooperación entre los supervisores financieros y las autoridades a que se refieren los apartados 2, 3 y 4, inclusive sobre el nivel de participación de las UIF en dicha cooperación.

Artículo 49. Cooperación en relación con los auditores

1. Los Estados miembros se asegurarán de que los supervisores a cargo de los auditores y, cuando proceda, las autoridades públicas que vigilen a los organismos autorreguladores con arreglo al capítulo IV de la presente Directiva, su UIF y las autoridades públicas competentes para supervisar a los auditores legales y las sociedades de auditoría de conformidad con el artículo 32 de la Directiva 2006/43/

50. Reglamento (UE) n.º 1024/2013 del Consejo, de 15 de octubre de 2013, que encomienda al Banco Central Europeo tareas específicas respecto de políticas relacionadas con la supervisión prudencial de las entidades de crédito (DO L 287 de 29.10.2013, p. 63).

CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹ y el artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 537/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵² cooperen entre sí de manera estrecha, dentro de sus respectivas competencias, y se faciliten mutuamente información pertinente para llevar a cabo sus respectivas tareas.

Las autoridades a que se refiere el párrafo primero utilizarán la información confidencial intercambiada con arreglo al presente artículo solo para el ejercicio de sus funciones en el marco de la presente Directiva o los otros actos de la Unión a que se refiere el párrafo primero y en el contexto de los procedimientos administrativos o judiciales relacionados específicamente con el ejercicio de tales funciones.

2. Los Estados miembros podrán prohibir a las autoridades a que se refiere el apartado 1 que cooperen cuando dicha cooperación, incluido el intercambio de información, obstaculice las indagaciones, las investigaciones o los procedimientos en curso de acuerdo con el Derecho penal o administrativo del Estado miembro en el que ubiquen las autoridades.

Artículo 50. Intercambio de información relativa a entidades de crédito y financieras entre entidades sujetas al secreto profesional

1. Los Estados miembros exigirán que todas las personas que trabajen o hayan trabajado para supervisores financieros, así como auditores o expertos que actúen por cuenta de los supervisores financieros, estén sujetos a la obligación de secreto profesional.

Sin perjuicio de los casos cubiertos por investigaciones y enjuiciamientos penales al amparo del Derecho de los Estados miembros y de la Unión y la información facilitada a la UIF de conformidad con el artículo 32, la información confidencial que las personas a que se refiere el párrafo primero reciban en el ejercicio de sus obligaciones en virtud de la presente Directiva solo podrá divulgarse en forma resumida o agregada, de manera que no pueda identificarse a las entidades de crédito y entidades financieras en concreto.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 no impedirá el intercambio de información entre:

- a) los supervisores financieros, ya se encuentren dentro de un Estado miembro o en diferentes Estados miembros, incluida la ALBC cuando actúe con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de creación de la Autoridad de Lucha contra el Blanqueo de Capitales - COM(2021) 421 final]*;
- b) los supervisores financieros y las UIF;
- c) los supervisores financieros y las autoridades competentes a cargo de las entidades de crédito y financieras de conformidad con otros actos legislativos en relación con la supervisión de entidades de crédito y financieras, incluido el BCE actuando con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1024/2013, ya sea dentro de un Estado miembro o en diferentes Estados miembros.

A los efectos del párrafo primero, letra c), el intercambio de información estará sujeto a los requisitos de secreto profesional previstos en el apartado 1.

3. Toda autoridad que reciba información confidencial con arreglo al apartado 2 solo la utilizará:

- a) para cumplir sus obligaciones en virtud de la presente Directiva o de otros actos legislativos en el ámbito de la LBC/LFT, en materia de regulación y supervisión prudencial de las entidades de crédito y financieras, incluida la imposición de sanciones;
- b) en los recursos contra las decisiones de la autoridad, incluidos los procedimientos judiciales;

51. Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a la auditoría legal de las cuentas anuales y de las cuentas consolidadas, por la que se modifican las Directivas 78/660/CEE y 83/349/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 84/253/CEE del Consejo (DO L 157 de 9.6.2006, p. 87).

52. Reglamento (UE) n.º 537/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre los requisitos específicos para la auditoría legal de las entidades de interés público y por el que se deroga la Decisión 2005/909/CE de la Comisión (DO L 158 de 27.5.2014, p. 77).

c) en el marco de procedimientos judiciales incoados en virtud de disposiciones especiales establecidas en el Derecho de la Unión adoptado en el ámbito de la presente Directiva o en el ámbito de la regulación y supervisión prudencial de las entidades de crédito y financieras.

Artículo 51. Intercambio de información entre los supervisores y con otras autoridades

1. A excepción de los casos previstos en el artículo 51, apartado 2, del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021) 420 final]*, los Estados miembros autorizarán el intercambio de información entre:

a) los supervisores y las autoridades públicas que vigilen a los organismos autorreguladores con arreglo al capítulo IV de la presente Directiva, ya se encuentren en el mismo Estado miembro o en Estados miembros diferentes;

b) los supervisores y las autoridades responsables por ley de la supervisión de los mercados financieros, en el desempeño de sus respectivas funciones de supervisión;

c) los supervisores a cargo de los auditores y, cuando proceda, las autoridades públicas que vigilen a los organismos autorreguladores con arreglo al capítulo IV de la presente Directiva, y las autoridades públicas competentes para supervisar a los auditores legales y las sociedades de auditoría de conformidad con el artículo 32 de la Directiva 2006/43/CE y el artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 537/2014, incluidas las autoridades ubicadas en otros Estados miembros.

Los requisitos de secreto profesional establecidos en el artículo 50, apartados 1 y 3, no impedirán ese intercambio de información.

La información confidencial intercambiada con arreglo al presente apartado solo se utilizará para el cumplimiento de las obligaciones de las autoridades interesadas, y en el contexto de los procedimientos administrativos o judiciales relacionados específicamente con el ejercicio de tales funciones. La información recibida quedará sujeta en cualquier caso a requisitos de secreto profesional equivalentes como mínimo a los contemplados en el artículo 50, apartado 1.

2. Los Estados miembros podrán autorizar la divulgación de determinada información a otras autoridades nacionales responsables por ley de la supervisión de los mercados financieros o a las que se hayan atribuido responsabilidades de lucha o investigación en relación con el blanqueo de capitales, sus delitos subyacentes o la financiación del terrorismo. Los requisitos de secreto profesional previstos en el artículo 50, apartados 1 y 3, no impedirán tal divulgación.

Sin embargo, la información confidencial intercambiada conforme al presente apartado se utilizará únicamente para la realización de las tareas legales de las autoridades de que se trate. Las personas que tengan acceso a dicha información estarán sometidas a requisitos de secreto profesional equivalentes como mínimo a los contemplados en el artículo 50, apartado 1.

3. Los Estados miembros podrán autorizar la divulgación de determinada información relativa a la supervisión de las entidades obligadas con miras al cumplimiento de los requisitos del Reglamento *[indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales - COM(2021)420 final]* a comisiones de investigación parlamentarias, tribunales de cuentas y otros organismos encargados de indagaciones en su Estado miembro, con arreglo a las condiciones siguientes:

a) que dichos organismos tengan un mandato preciso, en virtud del Derecho nacional, para investigar o controlar las acciones de los supervisores o las autoridades responsables de la legislación en materia de supervisión;

b) que la información sea estrictamente necesaria para el cumplimiento del mandato mencionado en la letra a);

c) que las personas que tengan acceso a la información estén sujetas en virtud del Derecho nacional a requisitos de secreto profesional equivalentes como mínimo a los contemplados en el apartado 1;

d) cuando la información tenga su origen en otro Estado miembro, que no se divulgue sin el consentimiento expreso del supervisor que la haya divulgado, y únicamente con la finalidad para la que dicho supervisor haya dado su consentimiento.

Sección 3. Directrices de cooperación

Artículo 52. Directrices de cooperación en materia de LBC/LFT

A más tardar el [dos años después de la fecha de transposición de la presente Directiva], la ALBC, en cooperación con el BCE, las Autoridades Europeas de Supervisión, Europol, Eurojust y la Fiscalía Europea, emitirá directrices sobre:

a) la cooperación entre autoridades competentes al amparo de la sección 1 del presente capítulo, así como con las autoridades a que se refiere la sección 2 del presente capítulo y las autoridades a cargo de los registros a que se refiere el capítulo II, sección 1, de la presente Directiva, a fin de impedir el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo;

b) los procedimientos que deben emplear las autoridades competentes para la supervisión o la vigilancia de las entidades obligadas con arreglo a otros actos de la Unión a fin de tener en cuenta las inquietudes en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo en el cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con los respectivos actos de la Unión.

Capítulo VI. Protección de datos

Artículo 53. Tratamiento de determinadas categorías de datos personales

1. En la medida en que sea estrictamente necesario a efectos de la presente Directiva, las autoridades competentes podrán tratar las categorías especiales de datos personales a que se refiere el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/679 y los datos personales relativos a condenas e infracciones penales a que se refiere el artículo 10 de dicho Reglamento, sujetos a las garantías apropiadas de los derechos y libertades del interesado y las siguientes garantías adicionales:

a) tales datos solo serán tratados, caso por caso, por el personal de cada autoridad competente al que se haya designado y autorizado específicamente para llevar a cabo esas tareas;

b) el personal de las autoridades competentes observará unas estrictas normas profesionales en materia de confidencialidad y protección de datos, tendrá un elevado nivel de integridad y estará debidamente cualificado;

c) existirán medidas técnicas y organizativas que garanticen la seguridad de los datos con arreglo a estrictas normas tecnológicas.

2. Las garantías a que se refiere el apartado 1 también se aplicarán al tratamiento por parte de las instituciones, órganos u organismos de la Unión, a efectos de la presente Directiva, de las categorías especiales de datos a que se refiere el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 y de los datos personales relativos a condenas e infracciones penales a que se refiere el artículo 11 de dicho Reglamento.

Capítulo VII. Disposiciones finales

Artículo 54. Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité sobre prevención del blanqueo de capitales y financiación del terrorismo establecido por el artículo 28 del Reglamento [indíquese la referencia - propuesta de refundición del Reglamento (UE) 2015/847 - COM(2021) 422 final]. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 55. Gestión transitoria de FIU.net

A más tardar el [tres años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión transferirá a la ALBC la gestión de FIU.net.

Hasta completar dicha transferencia, la Comisión prestará la asistencia necesaria para el funcionamiento de FIU.net y el intercambio de información entre las UIF dentro de la Unión. Para ello, la Comisión celebrará reuniones periódicas de la Plataforma de UIF de la UE, compuesta de representantes de las UIF de los Estados miembros a fin de vigilar el funcionamiento de FIU.net.

Artículo 56. Revisión

A más tardar el [cinco años tras la fecha de transposición de la presente Directiva] y, a continuación, cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 57. Derogación

Queda derogada la Directiva (UE) 2015/849 con efectos a partir de [la fecha de transposición].

Las referencias a la Directiva derogada se interpretarán como referencias a la presente Directiva y al Reglamento [indíquese la referencia - propuesta de Reglamento de lucha contra el blanqueo de capitales], de acuerdo con la tabla de correspondencias que figura en el anexo.

Artículo 58. Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el [indíquese la fecha: tres años después de la fecha de entrada en vigor], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 59. Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 60. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.