



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · cinquè període · número 580 · divendres 19 de maig de 2023

TAULA DE CONTINGUT

1. Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació

1.01. Lleis i altres normes

1.01.01. Lleis

Llei de mesures extraordinàries i urgents per a afrontar la situació de sequera excepcional a Catalunya

202-00067/13

Aprovació

3

3. Tramitacions en curs

3.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions

3.10.25. Propostes de resolució

Proposta de resolució sobre el garantiment d'equipaments educatius dignes al barri de Can Llong, de Sabadell

250-01022/13

Esmenes presentades

9

Proposta de resolució sobre la millora del nivell competencial dels alumnes

250-01027/13

Esmenes presentades

9

Proposta de resolució sobre l'Escola Jaume I de Pineda de Mar

250-01029/13

Esmenes presentades

10

Proposta de resolució sobre la dignificació de l'exterior de l'Institut de Vilafant

250-01039/13

Esmenes presentades

11

Proposta de resolució sobre la nova Escola Montigalà, de Badalona

250-01042/13

Esmenes presentades

11

3.10.60. Procediments relatius a la memòria anual i a altres informes de la Sindicatura de Comptes

Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019

256-00037/13

Propostes de resolució presentades pels grups parlamentaris

12

Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019

256-00038/13

Propostes de resolució presentades pels grups parlamentaris

13

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 pel qual s'estableix un marc de mesures per a reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de productes de tecnologies de zero emissions netes

295-00221/13

Text presentat

15

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 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consell i la Directiva (UE) 2019/520 pel que fa a la classe per emissions de diòxid de carboni dels vehicles pesats amb remolcs

295-00222/13

Text presentat

74

4. Informació

4.53. Sessions informatives, compareixences, audiències i debats

4.53.15. Sessions informatives, compareixences i audiències d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones

Compareixença d'Esther Pujol, representant de la Plataforma Tolerància 0, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00016/13

Substanciació

91

Compareixença de Joan Sisa, en representació de Llars Mundet, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00017/13

Substanciació

91

Compareixença de Juan Antonio Miguel, en representació de Llars Mundet, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00018/13

Substanciació

91

Compareixença de Javier Moreno, exintern del preventori de la Sabinosa a Tarragona, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00019/13

Substanciació

91

Compareixença de Consuelo García del Cid, exinterna de diversos centres del Patronat de Protecció de la Dona a Madrid i Barcelona, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00020/13

Substanciació

92

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

1. Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació

1.01. Lleis i altres normes

1.01.01. Lleis

Llei de mesures extraordinàries i urgents per a afrontar la situació de sequera excepcional a Catalunya

202-00067/13

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 51, 04.05.2023, DSPC-P 110

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 4 de maig de 2023, a proposta del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, un cop escoltada la Junta de Portaveus i d'acord amb l'article 138 del Reglament, ha acordat de tramitar directament i en lectura única la Proposició de llei de mesures extraordinàries i urgents per fer front a la situació de sequera excepcional en l'àmbit del districte de conca fluvial de Catalunya (tram. 202-00067/13).

Finalment, d'acord amb el que estableixen l'article 55.2 de l'Estatut d'autonomia i l'article 138 del Reglament del Parlament, ha aprovat la llei següent:

Llei de mesures extraordinàries i urgents per a afrontar la situació de sequera excepcional a Catalunya

Preàmbul

La sequera és un efecte més de l'emergència climàtica global en la qual Catalunya està immersa i és un repte de país prendre decisions fermes per a impulsar les mesures concretes que ajudin a mitigar-ne els efectes.

El Decret llei 1/2023, del 28 de febrer, pel qual s'estableixen mesures extraordinàries i urgents per a fer front a la situació de sequera excepcional en l'àmbit del districte de conca fluvial de Catalunya, aprovat pel Govern, no disposa que la contractació de les inversions urgents es pugui fer pel tràmit d'urgència, tal com es va fer durant la pandèmia de covid, ni fixa una moratòria en el règim sancionador als ajuntaments. Tampoc no garanteix les inversions més urgents i necessàries per a ajudar els ajuntaments i tirar endavant projectes clau i mesures especials per als sectors especialment afectats, com les explotacions agrícoles i ramaderes del país.

Els episodis de sequera han d'interpel·lar, implicar i esperonar a tothom, tant les administracions com la societat, a assolir compromisos concrets i cercar solucions a curt, mitjà i llarg termini a partir dels consensos, la cooperació i el treball conjunt, amb diàleg i responsabilitat.

Article 1. Objecte

Aquesta llei té per objecte establir les normes i les mesures extraordinàries i urgents per a afrontar la situació de sequera excepcional a Catalunya, i també complementar el Decret llei 1/2023, del 28 de febrer, pel qual s'estableixen mesures extraordinàries i urgents per a fer front a la situació de sequera excepcional en l'àmbit del districte de conca fluvial de Catalunya, perquè les administracions competents en el servei d'abastament d'aigua puguin, d'una banda, aprofitar els recursos hídrics de tot el territori català i garantir la prestació adequada dels serveis del cicle de l'aigua, en especial, l'abastament domiciliari d'aigua apta per al consum humà, i, de l'altra, planificar les inversions urgents i habilitar-ne l'execució pel tràmit d'emergència.

Article 2. Tramitació d'emergència de les obres i actuacions prioritàries

1. Els expedients de contractació d'obres, subministraments i serveis que es tramiten en aplicació del Decret llei 1/2023 i d'aquesta llei, pels quals s'estableixen mesures extraordinàries i urgents per a afrontar la situació de sequera excepcional

a tot el territori de Catalunya, en els àmbits declarats en situació d'excepcionalitat i d'emergència poden ésser objecte de tramitació d'emergència als efectes del que disposa l'article 120 de la Llei de l'Estat 9/2017, del 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, del 26 de febrer de 2014.

2. Les obres i actuacions que consten en el Decret llei 1/2023 i en els annexos d'aquesta llei són urgents i prioritàries, i poden ésser objecte de contractació pel procediment que fixa l'apartat 1 i executades per les administracions competents en el servei d'abastament.

3. El procediment de contractació d'emergència que disposa l'apartat 1 i el caràcter d'urgència i prioritat de les obres i actuacions que estableix l'apartat 2 s'apliquen a tots els expedients de contractació d'obres, subministraments, assistències i actuacions necessaris per a afrontar la situació de sequera excepcional.

4. Les obres i actuacions dels àmbits declarats en situació d'excepcionalitat i d'emergència poden ésser executades pels operadors vinculats a la gestió de l'aigua o per les entitats gestores dels serveis d'abastament, amb l'autorització prèvia dels ajuntaments.

5. La Secretaria Tècnica de la Junta Consultiva de Contractació Pública ha de redactar, quan hagi acabat el període de sequera, un informe final que ha d'incloure una llista de totes les obres i altres actuacions prioritàries que s'han licitat, el cost que han tingut per a l'Administració i la utilitat que han aportat.

Article 3. Aportacions econòmiques, gestió de recursos i tramitació d'autoritzacions de l'Agència Catalana de l'Aigua

1. L'Agència Catalana de l'Aigua ha d'assumir, amb caràcter extraordinari, els costos derivats de l'adequació, el millorament o la instal·lació d'elements de control i gestió dels recursos hídrics disponibles al medi, com també les instal·lacions, obres i actuacions urgents i prioritàries que corresponguin als ens locals com a conseqüència de les disposicions que el Govern aprovi per a afrontar la situació de sequera excepcional. Les actuacions també poden ésser finançades amb càrrec a fons estatals i europeus.

2. Les dotacions per a afrontar les despeses derivades de dur a terme les obres i actuacions prioritàries per les situacions d'excepcionalitat i d'emergència que no es puguin finançar amb càrrec als crèdits pressupostaris disponibles del pressupost vigent s'han d'autoritzar per mitjà d'un o diversos acords de govern. Aquests acords han d'especificar els imports màxims i les transferències de crèdit que s'autoritzen per al finançament.

3. L'Agència Catalana de l'Aigua gestiona els recursos habilitats, sens perjudici de la participació dels departaments competents en matèria d'assistència a les entitats locals per a prestar serveis de què són titulars. Les actuacions que s'han de dur a terme s'han de regular per mitjà de convenis, que han d'especificar l'òrgan o l'entitat responsable de les actuacions o els serveis, el règim de cofinançament i les condicions de gestió.

4. L'Agència Catalana de l'Aigua ha d'habilitar els recursos necessaris per a tramitar urgentment les sol·licituds d'autorització a fi de posar en funcionament capacitacions existents per a l'abastament d'àmbit local i per a dur a terme actuacions immediates destinades a ampliar i millorar els abastaments d'aigua, recuperar abastaments en desús, connectar-se a la xarxa d'abastament i, en general, adoptar mesures encaminades a afrontar la situació de sequera.

Disposicions addicionals

Primera. Habilitació de recursos econòmics addicionals per a obres i actuacions urgents i prioritàries

1. El Govern, a proposta del departament competent en matèria d'acció climàtica, alimentació i agenda rural, ha d'habilitar la dotació pressupostària amb caràcter extraordinari per a cobrir els costos de les obres i actuacions urgents i de les que detalla l'annex 2, sens perjudici que es financin amb càrrec a fons estatals i europeus.

2. El Govern ha d'impulsar les grans infraestructures que detalla l'annex 2, sens perjudici de les inversions necessàries que puguin sorgir.

3. El Govern ha d'impulsar, per al millorament dels recursos hídrics, ajuts als ens locals per un import de 50 milions d'euros dels pressupostos de la Generalitat, perquè duguin a terme les inversions necessàries per a millorar les captacions, els dipòsits i el rendiment de llurs xarxes de subministrament d'aigua en alta de titularitat municipal i baixa i, en especial, per a sectoritzar les xarxes, digitalitzar el servei, implantar reguladors de pressió, sistemes de telelectura i cabalímetres, i també per a recuperar pous existents, construir-ne de nous i incrementar el nombre de tractaments d'osmosi inversa.

4. El Govern ha d'aportar 50 milions d'euros per a inversions de l'Ens d'Abastament d'Aigua Ter-Llobregat en reposicions i millores, especialment en les actuacions que detalla l'annex 2, a fi d'actualitzar la xarxa de tractament, d'embassament, de distribució i de subministrament d'aigua i garantir el manteniment posterior corresponent de tota la xarxa d'aigua de Catalunya per a assegurar-ne el funcionament correcte i l'eficiència, sens perjudici de les inversions en obres i actuacions que siguin urgents i necessàries i que puguin sorgir.

5. L'Agència Catalana de l'Aigua ha de dur a terme les actuacions següents:

a) Habilitar una línia de subvencions adreçada als ens locals, de 6 milions d'euros, per a la construcció de nous tractaments de regeneració, canonades de distribució i infraestructures que li són necessàries, sens perjudici de les inversions en obres i actuacions que siguin urgents i necessàries i que puguin sorgir.

b) Assumir els costos d'explotació derivats de la posada en marxa de plantes de regeneració, valorats en 8 milions d'euros anuals, en els termes que estableix l'article 55 *bis* del text refós de la legislació en matèria d'aigües de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2003, del 4 de novembre.

c) Crear una partida extraordinària de 20 milions d'euros per a posar en marxa les plantes de regeneració que no estan en funcionament i construir les xarxes de distribució de les que sí que ho estan, sempre d'acord amb les administracions locals corresponents.

d) Crear una partida extraordinària de 30 milions d'euros per a les inversions que detalla l'annex 2.

e) Establir una línia de finançament per als municipis perquè redactin els plans d'emergència municipals en situacions de sequera.

Segona. Pla de xoc de suport a l'activitat agrària i habilitació dels recursos econòmics extraordinaris necessaris

1. El Govern, per mitjà del departament competent en matèria d'acció climàtica, alimentació i agenda rural, ha de dissenyar, en un període màxim d'un mes des de la data d'aprovació d'aquesta llei, un pla de xoc de suport a l'activitat agrària, que ha d'incorporar mesures per a garantir la supervivència de les explotacions agrícoles i ramaderes davant la gravetat de l'afectació provocada per la situació de sequera i prioritzar les accions següents:

a) Establir una línia d'ajuts directes per als sectors agraris i ramaders a fi de compensar les pèrdues produïdes per les restriccions.

b) Establir una línia de préstecs bonificats per part de l'Institut Català de Finances per a garantir la continuïtat de les campanyes futures.

c) Estudiar un repartiment de l'aigua més equitatiu entre el sector agrari i la resta de sectors econòmics.

2. El Govern ha d'habilitar la dotació pressupostària extraordinària necessària per a dur a terme el pla de xoc a què fa referència l'apartat 1.

Disposicions finals

Primera. Modificació del Pla especial d'actuació en situació d'alerta i eventual sequera

1. Es modifica la lletra *e* del subapartat 2 de l'apartat 4 del capítol 5, relatiu a les limitacions particulars en l'ús d'aigua per a abastament de població en fase d'alerta, del Pla especial d'actuació en situació d'alerta i eventual sequera, aprovat per l'Acord GOV/1/2020, del 8 de gener, que resta redactada de la manera següent:

«e) La utilització d'aigua per a l'ompliment de piscines queda limitada als casos següents:

»– El reompliment parcial de piscines que disposin d'un sistema de recirculació de l'aigua, en les quantitats indispensables per a reposar les pèrdues d'aigua per evaporació i neteja de filtres i per a garantir la qualitat sanitària de l'aigua.

»– El primer ompliment de piscines de nova construcció o l'ompliment que respongui a obres de rehabilitació de la piscina o de modificació del vas.

»– En centres educatius, l'ompliment complet o parcial de piscines desmuntables de capacitat inferior a 500 litres destinades al bany d'infants.

»Aquestes limitacions no s'apliquen a les piscines d'aigua de mar que s'omplin i es buidin sense connexió a les xarxes d'abastament i de sanejament públiques.»

2. Es modifica la lletra *c* del subapartat 2 de l'apartat 5 del capítol 5, relatiu a les limitacions particulars en l'ús d'aigua per a abastament de població en fase d'excepcionalitat, del Pla especial d'actuació en situació d'alerta i eventual sequera, aprovat per l'Acord GOV/1/2020, del 8 de gener, que resta redactada de la manera següent:

«c) La utilització d'aigua per a l'ompliment de piscines queda limitada als casos següents:

»– El reompliment parcial de piscines que disposin d'un sistema de recirculació de l'aigua, en les quantitats indispensables per a garantir la qualitat sanitària de l'aigua.

»– En les piscines d'ús públic, definides en l'article 2.2 del Reial decret 742/2013, del 27 de setembre, pel qual s'estableixen els criteris tecnicosanitaris de les piscines, o en les piscines d'ús privat de tipus 3A, definides en l'article 2.3.a del dit Reial decret, el primer ompliment de piscines de nova construcció o l'ompliment que respongui a obres de rehabilitació de la piscina o de modificació del vas.

»– En centres educatius, l'ompliment complet o parcial de piscines desmuntables de capacitat inferior a 500 litres destinades al bany d'infants.

»– En les piscines de les instal·lacions juvenils inscrites en el Registre d'Instal·lacions Juvenils de la Direcció General de Joventut.

»Aquestes limitacions no s'apliquen a les piscines d'aigua de mar que s'omplin i es buidin sense connexió a les xarxes d'abastament i de sanejament públiques.»

3. Aquesta modificació del Pla especial d'actuació en situació d'alerta i eventual sequera manté el rang de l'Acord GOV/1/2020, del 8 de gener.

Segona. Habilitació pressupostària

Els preceptes que comporten despeses amb càrrec als pressupostos de la Generalitat produeixen efectes a partir de l'entrada en vigor de la llei de pressupostos corresponent a l'exercici pressupostari immediatament posterior a l'entrada en vigor d'aquesta llei. No obstant això, el Govern ha d'habilitar les partides pressupostàries i els recursos necessaris i suficients per a efectuar les despeses i inversions que aquesta llei estableix que s'han de dur a terme o iniciar en l'exercici del 2023.

Tercera. Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver estat publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, llevat del règim sancionador establert en l'apartat 1.b, d, e i g i els apartats 2 i 3 de l'article 29 *bis* del text refós de la legislació en matèria d'aigües de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2003, del 4 de novembre, que entra en vigor al cap d'un mes de la data de publicació de l'ordre de convocatòria de la línia d'ajuts a què fa referència l'apartat 3 de la disposició addicional primera.

Annex 1. Tipologies d'actuacions per a executar pel procediment d'emergència

1. Millorament de la garantia per mitjà de la intensificació del control del recurs i de la demanda

a) Construcció, rehabilitació o millorament de punts de control, telecomandaments i comptadors.

b) Millorament o rehabilitació de les instal·lacions i els equipaments de la xarxa de control del sistema integral del cicle de l'aigua al territori (SICAT) de l'Agència Catalana de l'Aigua.

c) Intensificació de les activitats d'intervenció administrativa d'usos i abocaments.

d) Intensificació de l'operació de sistemes de telecontrol, anàlisi i previsió.

e) Intensificació del control de la qualitat de l'aigua als embassaments de regulació de xarxes d'abastament.

f) Intensificació del control de la qualitat de l'aigua i solució de problemes en rius i aqüífers.

g) Caracterització analítica de recursos hídrics susceptibles d'ésser potabilitzats. Intensificació del control de les captacions i del règim de cabals de manteniment per mitjà d'aforaments.

h) Implantació o millorament de sistemes de control i monitoratge de les captacions per a fer un seguiment millor de l'evolució dels nivells piezomètrics i els cabals extrets.

i) Models de previsió i millorament de la gestió dels recursos superficials i subterranis.

2. Millorament de la garantia de l'abastament per mitjà d'actuacions infraestructurals

a) Obres de millorament de la connectivitat de les xarxes d'abastament.

b) Obres o actuacions per a millorar o ampliar la qualitat del recurs hídric o dels processos de tractament de l'aigua.

c) Obres o actuacions per a obtenir o generar un nou recurs o millorar la disponibilitat del recurs existent, inclosa l'eliminació de nutrients.

d) Obres o actuacions de millorament de l'eficiència de les infraestructures de regadiu en sistemes d'usos compartits entre abastament i regadiu.

e) Obres o actuacions de reutilització amb caràcter estratègic que alliberen, d'una manera significativa, un recurs procedent de sistemes regulats per a xarxes d'abastament.

f) Obres o actuacions de gestió de sediments en els embassaments per a augmentar-ne la capacitat de regulació.

g) Obres o actuacions per a l'aprofitament dels volums dels embassaments per sota de les cotes de captació existents.

3. Emergència en l'abastament

a) Instal·lació de mecanismes automàtics de gestió de la demanda (reguladors de pressió).

b) Renovació de les xarxes de distribució d'aigua en mal estat per a reduir pèrdues d'aigua.

c) Obres o actuacions per a la recuperació de pous en desús.

d) Rehabilitació de dipòsits per a evitar pèrdues d'aigua.

- e) Obres o actuacions per a sectoritzar les xarxes d'abastament d'aigua.
- f) Construcció de nous punts alternatius d'abastament per a ús domèstic i infraestructures auxiliars.
- g) Transport d'emergència d'aigua per a l'abastament.
- h) Obres i actuacions associades a la substitució d'usos o de recursos.
- i) Equips per a detectar fuites i frauds.

Annex 2. Actuacions d'emergència i prioritàries relatives a l'abastament d'aigua a la regió metropolitana

1. Grans infraestructures

- a) Licitació, abans del mes de juliol del 2023, i execució de les obres d'ampliació de la dessalinitzadora de la Tordera.
- b) Finalització, durant el 2023, del projecte i l'obra d'ampliació de l'estació de tractament d'aigua potable del Besòs i de les noves captacions subterrànies i superficials.
- c) Ampliació del tractament d'osmosi inversa als pous Estrella.
- d) Redacció del projecte abans del 2023 i licitació i execució de les obres d'una dessalinitzadora a la zona de Cubelles (instal·lació de tractament d'aigua marina del Foix).
- e) Execució prioritària i urgent de les inversions aprovades en els pressupostos de la Generalitat de Catalunya per al 2023:
 - Ampliació de l'estació de tractament d'aigua potable del Besòs.
 - Construcció d'una estació de regeneració d'aigua al Besòs.
- f) Garantiment del tractament del cabal d'aigües subterrànies de Sant Joan Despí.
- g) Increment dels tractaments d'osmosi inversa de l'estació de tractament d'aigua potable de Sant Joan Despí (+ 2 m³/s).
- h) Construcció de pous fins a 4 m³/s a l'estació de tractament d'aigua potable de Sant Joan Despí (+ 1,3 m³/s).
- i) Actuacions per a evitar l'entrada d'aigua de mar al sistema de sanejament de l'estació depuradora d'aigües residuals del Prat de Llobregat.
- j) Construcció d'un parc fotovoltaic de 100 MW per a la nova instal·lació de desalinització d'aigua de mar Tordera 2.

2. Infraestructures de l'Ens d'Abastament d'Aigua Ter-Llobregat

- a) Desdoblament del tram 4 de l'artèria PTT-EDT 2 necessària per a eliminar les fuites.
- b) Adaptació de la capacitat de producció i optimització de la qualitat de tractament de l'estació de tractament d'aigua potable del Llobregat, gestionada per l'Ens d'Abastament d'Aigua Ter-Llobregat i situada a Abrera.
- c) Adaptació de la capacitat de producció i optimització de la qualitat de tractament de l'estació de tractament d'aigua potable del Ter, gestionada per l'Ens d'Abastament d'Aigua Ter-Llobregat i situada a Cardedeu.

3. Inversions per a la regeneració d'aigua

- a) Ampliació de l'aprofitament a l'estació de regeneració d'aigua de Sant Feliu de Llobregat.
- b) Ampliació dels tractaments biològics de l'estació depuradora d'aigües residuals del Prat de Llobregat per a reduir nutrients.
- c) Construcció d'una xarxa de distribució a l'estació de regeneració d'aigua de Sabadell, per a usos municipals i altres usos a Sabadell, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès.
- d) Traspàs d'aigües residuals de la conca del Besòs a la conca del Llobregat.

Palau del Parlament, 4 de maig de 2023

La secretària segona, Aurora Madaula i Giménez; la vicepresidenta primera en funcions de presidenta, Alba Vergés i Bosch

3. Tramitacions en curs

3.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions

3.10.25. Propostes de resolució

Proposta de resolució sobre el garantiment d'equipaments educatius dignes al barri de Can Llong, de Sabadell

250-01022/13

ESMENES PRESENTADES

Reg. 101278 / Admissió a tràmit: Mesa de la CE, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 101278)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

De modificació al punt 1

1. Continuar amb el procés de construcció de la part de secundària de l'Institut Escola Violet de Sabadell, que ja està iniciat i actualment es troba en fase de procés participatiu.

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana (2)

De modificació al punt 2

2. Garantir els mòduls prefabricats que necessita l'Institut Escola Violet per aquest curs escolar.

Esmena 3

GP d'Esquerra Republicana (3)

De modificació i supressió al punt 3

3. Donar solució, abans que acabi aquest curs, a la situació d'aturació de l'INS Arraona a causa de la construcció a llarg termini de la part de secundària del Violet i a les seves pròpies obres, i comunicar-ho a les famílies afectades.

Esmena 4

GP d'Esquerra Republicana (4)

De modificació al punt 4

4. Elaborar el projecte d'ampliació del pati de l'Institut Escola Violet a secundària.

Proposta de resolució sobre la millora del nivell competencial dels alumnes

250-01027/13

ESMENES PRESENTADES

Reg. 101279 / Admissió a tràmit: Mesa de la CE, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 101279)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

De modificació i supressió al punt 1

1. El Parlament de Catalunya insta el Govern a impulsar un pla per la millora competencial de l'alumnat a Catalunya que millori els aprenentatges de tot alumnat, especialment el més vulnerable, ~~reduïxi el nombre d'alumnes amb baix rendi-~~

~~ment en competències bàsiques per sota del 15% i que aconsegueixi un percentatge d'alumnat amb alt rendiment superior al 40% en una legislatura~~, i redueixi també l'abandonament escolar. Aquest pla hauria de:

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana (2)

De modificació a la lletra c

c. Valorar la recuperació de la 6a hora al conjunt dels centres públics per reduir les desigualtats entre centres educatius i afavorir un reforçament educatiu, *sempre tenint en compte les necessitats de l'alumnat i la idoneïtat de la mesura.*

Esmena 3

GP d'Esquerra Republicana (3)

De modificació i supressió a la lletra d

~~d. Recuperar, si cal, el servei de Suport Escolaritzat Personalitzat, Treballar des de les mesures i suports universals i addicionals i els plans individualitzats proposats al currículum~~ per detectar i intervenir de manera precoç en les dificultats d'aprenentatge en l'educació infantil i primària, i prevenir la cronificació de les dificultats al llarg de l'escolaritat obligatòria.

Esmena 4

GP d'Esquerra Republicana (4)

De modificació i supressió a la lletra f

~~f. Impulsar les mesures i suports universals i addicionals~~ ~~programes d'enriqui-~~
~~ment curricular~~ per l'alumnat amb altes capacitats ~~i els plans individualitzats en~~
~~aquells casos on els suports no siguin suficients i la Comissió d'atenció a l'educació~~
~~Inclusiva així ho designi.~~

Proposta de resolució sobre l'Escola Jaume I de Pineda de Mar

250-01029/13

ESMENES PRESENTADES

Reg. 100990; 101280 / Admissió a tràmit: Mesa de la CE, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 101280)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

De modificació al punt 1

1. *Un cop l'Ajuntament de Pineda de Mar comunicui al Departament d'Educació l'estat del centre fer una valoració tècnica de l'estat estructural de l'edifici de l'Escola Jaume I de Pineda de Mar.*

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana (2)

De modificació al punt 2

2. *Un cop realitzada la valoració tècnica de l'estat estructural actuar en funció de les conclusions de l'estudi.*

Esmena 1

GP de Junts per Catalunya (1)

D'addició d'un nou punt 4

4. Analitzar, a través d'un informe exhaustiu realitzat durant els propers 6 mesos, l'estat actual de tots els centres educatius de la població de Pineda de Mar, amb especial atenció en aquells catalogats com centres d'alta complexitat, per tal de detectar i revertir les actuals mancances estructurals, materials i de serveis en aquests.

Proposta de resolució sobre la dignificació de l'exterior de l'Institut de Vilafant

250-01039/13

ESMENES PRESENTADES

Reg. 101281 / Admissió a tràmit: Mesa de la CE, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 101281)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

De modificació i supressió al punt únic

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a ~~instalar~~ *reparar* una nova la tanca de filferro al voltant de l'Institut de Vilafant que assegurí un ambient respectuós i segur per a les activitats docents i l'alumnat del centre.

Proposta de resolució sobre la nova Escola Montigalà, de Badalona

250-01042/13

ESMENES PRESENTADES

Reg. 101282 / Admissió a tràmit: Mesa de la CE, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 101282)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

De modificació al punt 1

1. Continuar en el marc del diàleg amb l'Ajuntament i la comunitat educativa de Badalona, per tal de valorar i acordar conjuntament les necessitats educatives al municipi.

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana (2)

De modificació i supressió al punt 2

2. Garantir la continuïtat de l'alumnat Iniciar el procés de construcció de l'escola Montigalà, així com el projecte educatiu del centre, en el mateix municipi, d'acord a les necessitats educatives tot promovent la inclusió i evitant la segregació. en un període acordat amb la seva comunitat educativa, que no podrà superar el termini de tres mesos.

Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019

256-00037/13

PROPOSTES DE RESOLUCIÓ PRESENTADES PELS GRUPS PARLAMENTARIS

Reg. 99779; 99807; 100969; 101477 / Admissió a tràmit: Mesa de la CSC, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI DE VOX EN CATALUÑA (REG. 99779)

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Joan Garriga Doménech, portavoz, Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto, Andrés Bello Sanz, diputado del Grup Parlamentari de VOX en Cataluña, de acuerdo con lo que establece el artículo 186.5 del Reglamento del Parlamento, presentan la siguiente propuesta de resolución, subsiguiente al debate del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13).

Propuesta de resolución

El Parlament de Catalunya aprueba el Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13) e insta al Gobierno a seguir les recomendaciones de dicho informe.

Palacio del Parlament, 3 de mayo de 2023

Joan Garriga Doménech, portavoz; Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto; Andrés Bello Sanz, diputado, GP VOX

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 99807)

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Òscar Ordeig i Molist, diputat, Alícia Romero Llano, portaveu del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 28 d'abril de 2023

Òscar Ordeig i Molist, diputat; Alícia Romero Llano, portaveu, GP PSC-Units

GRUP PARLAMENTARI D'EN COMÚ PODEM (REG. 100969)

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

David Cid Colomer, portaveu, Joan Carles Gallego i Herrera, diputat del Grup Parlamentari d'En Comú Podem, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 9 de maig de 2023

David Cid Colomer, portaveu; Joan Carles Gallego i Herrera, diputat, GP ECP

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA (REG. 101477)

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenta la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 31/2022, sobre Ports de la Generalitat, corresponent a l'exercici del 2019 (tram. 256-00037/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 14 de maig de 2023

Mònica Sales de la Cruz, portaveu GP JxCat

Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019

256-00038/13

PROPOSTES DE RESOLUCIÓ PRESENTADES PELS GRUPS PARLAMENTARIS

Reg. 99780; 99808; 100970; 101478 / Admissió a tràmit: Mesa de la CSC, 17.05.2023

GRUP PARLAMENTARI DE VOX EN CATALUÑA (REG. 99780)

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Joan Garriga Doménech, portavoz, Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto, Andrés Bello Sanz, diputado del Grup Parlamentari de VOX en Cataluña, de acuerdo con lo que establece el artículo 186.5 del Reglamento del Parlamento, presentan la siguiente propuesta de resolución, subsiguiente al debate del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13).

Propuesta de resolución

El Parlament de Catalunya aprueba el Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13) e insta al Gobierno a seguir las recomendaciones de dicho informe.

Palacio del Parlament, 3 de mayo de 2023

Joan Garriga Doménech, portavoz; Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto; Andrés Bello Sanz, diputado, GP VOX

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Òscar Ordeig i Molist, diputat, Alícia Romero Llano, portaveu del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 28 d'abril de 2023

Òscar Ordeig i Molist, diputat; Alícia Romero Llano; portaveu, GP PSC-Units

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

David Cid Colomer, portaveu, Joan Carles Gallego i Herrera, diputat del Grup Parlamentari d'En Comú Podem, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 9 de maig de 2023

David Cid Colomer, portaveu; Joan Carles Gallego i Herrera, diputat, GP ECP

A la Mesa de la Comissió de la Sindicatura de Comptes

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, d'acord amb el que estableix l'article 186.5 del Reglament del Parlament, presenta la següent proposta de resolució, subsegüent al debat del Procediment relatiu a l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13).

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 32/2022, sobre la tramitació de les sol·licituds de la Llei de la dependència, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, corresponent a l'exercici 2019 (tram. 256-00038/13) i insta el Govern a seguir les recomanacions del dit informe.

Palau del Parlament, 14 de maig de 2023

Mònica Sales de la Cruz, portaveu GP JxCat

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 pel qual s'estableix un marc de mesures per a reforçar l'ecosistema europeu de fabricació de productes de tecnologies de zero emissions netes

295-00221/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 03.05.2023
Reg. 99781 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 08.05.2023

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de productos de tecnologías de cero emisiones netas (Ley sobre la industria de cero emisiones netas) (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 161 final] [COM (2023) 161 final anexos] [2023/0081 (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, 16.3.2023 COM(2023) 161 final 2023/0081 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de productos de tecnologías de cero emisiones netas (Ley sobre la industria de cero emisiones netas) (texto pertinente a efectos del EEE)

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La transición hacia una economía climáticamente neutra y limpia y la correspondiente revisión de nuestro sistema energético ofrecen grandes oportunidades en términos de desarrollo de los sectores tecnológicos de cero emisiones netas y de creación de empleo de calidad y crecimiento. El mercado mundial de tecnologías clave de cero emisiones netas fabricadas en serie se triplicará de aquí a 2030, con

un valor anual de unos 600 000 millones EUR¹. Nuestros socios y competidores han aprovechado esta oportunidad y están desplegando medidas ambiciosas para asegurar partes significativas de este nuevo mercado. Esta evolución también está impulsada por consideraciones relativas a la seguridad del suministro. La resiliencia de los futuros sistemas energéticos se medirá, en particular, por un acceso seguro a las tecnologías que alimentarán dichos sistemas: aerogeneradores, electrolizadores, baterías, energía solar fotovoltaica, bombas de calor y otras. A su vez, un suministro seguro de energía será esencial para garantizar el crecimiento económico sostenible y, en última instancia, el orden público y la seguridad.

En este contexto, en la Comunicación de la Comisión sobre el Plan Industrial del Pacto Verde², de 1 de febrero de 2023, se presentó un plan global para mejorar la competitividad de la industria europea de cero emisiones netas y apoyar la rápida transición hacia la neutralidad climática. El plan se articula en torno a los cuatro pilares siguientes: i) un marco regulador previsible y simplificado; ii) un acceso más rápido a una financiación suficiente; iii) una mejora de las capacidades; y iv) un comercio abierto para unas cadenas de suministro resilientes.

La Ley sobre la industria de cero emisiones netas forma parte de las acciones anunciadas en ese contexto, destinadas a simplificar el marco regulador y a mejorar el entorno de inversión para la capacidad de fabricación de tecnologías de la Unión que son fundamentales para cumplir los objetivos de neutralidad climática de la Unión y garantizar que nuestro sistema energético descarbonizado sea resiliente, al mismo tiempo que se contribuye a reducir la contaminación, en beneficio de la salud pública y el bienestar medioambiental del planeta.

La producción mundial de vehículos eléctricos se multiplicará por 15 de aquí a 2050, mientras que el despliegue de las energías renovables casi se cuadruplicará. El despliegue de bombas de calor aumentará más de seis veces de aquí a 2050, en comparación con la situación actual, y la producción de hidrógeno a partir de la electrólisis o a partir de gas natural con captura y almacenamiento de carbono alcanzará los 450 millones de toneladas en 2050. Esto se traducirá en inversiones mundiales acumuladas en el sector manufacturero de 1,2 billones de dólares estadounidenses (USD) necesarios para lograr una capacidad suficiente con miras a alcanzar los objetivos mundiales para 2030³. China representa el 90% de las inversiones en instalaciones de fabricación.

Europa es actualmente un importador neto de tecnologías energéticas de cero emisiones netas, ya que importa alrededor de una cuarta parte de los coches y baterías eléctricos, y casi todos los módulos solares fotovoltaicos y las pilas de combustible, principalmente de China. En el caso de las tecnologías solares fotovoltaicas y sus componentes, esta dependencia supera el 90% de los productos en determinados segmentos de la cadena de valor, como los lingotes y las obleas. Nuestra balanza comercial se está deteriorando en otros sectores en los que la industria de la UE sigue siendo fuerte, como los aerogeneradores y las bombas de calor, y los productores de la UE se enfrentan al aumento de los costes de la energía y los insumos. Además, en el ámbito de la captura y el almacenamiento de carbono, la aparición de una cadena de valor de la captura y almacenamiento de carbono en la UE se ve obstaculizada actualmente por la falta de emplazamientos de almacenamiento de CO₂.

Al mismo tiempo, las tecnologías energéticas de cero emisiones netas están en el centro de importantes intereses geoestratégicos y de la carrera tecnológica mundial. Los países quieren asegurar que su abastecimiento proceda de las tecnologías de producción de energía más avanzadas y a impulsar la transición limpia. Otras regiones del mundo están realizando grandes inversiones y desplegando medidas de

1. «Perspectivas sobre Tecnología Energética 2023», Agencia Internacional de Energía.

2. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones «Un Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas», Bruselas [COM(2023) 62 final, de 1.2.2023].

3. Agencia Internacional de Energía: *Perspectivas sobre Tecnología Energética 2023*.

apoyo para renovar y reforzar sus capacidades de producción. La Ley de Reducción de la Inflación de los Estados Unidos movilizará más de 360 000 millones USD de aquí a 2032. Los planes de transformación ecológica de Japón tienen por objeto aumentar hasta los 20 billones de yenes (aproximadamente 140 000 millones EUR) a través de bonos de «transición ecológica». La India ha presentado el sistema de incentivos vinculados a la producción para aumentar la competitividad en sectores como la energía solar fotovoltaica y las baterías. El Reino Unido, Canadá y muchos otros países también han presentado sus planes de inversión en tecnologías de cero emisiones netas.

Además, en el último año, muchos sectores europeos, en particular las industrias de gran consumo de energía, como los fertilizantes, el acero y el cemento, se han visto gravemente afectados por la crisis energética. Para poder seguir siendo competitivos y circulares, y alcanzar al mismo tiempo sus objetivos de descarbonización y contaminación cero, estas industrias necesitan tener acceso a tecnologías de cero emisiones netas, como las baterías, las bombas de calor, los paneles solares, los electrolizadores, las pilas de combustible, los aerogeneradores y la captura y el almacenamiento de carbono. Además, estas tecnologías también desempeñan un papel clave en la autonomía estratégica abierta de la Unión al garantizar que los ciudadanos tengan acceso a una energía limpia, asequible y segura. La Unión tiene todos los elementos para convertirse en líder industrial en el mercado de tecnologías de cero emisiones netas del futuro: la Legislación Europea sobre el Clima establece un objetivo claro a largo plazo; la Unión cuenta con una economía fuerte a la que hay que sumar una mano de obra talentosa y una infraestructura de primera clase. El objetivo no es solo reducir las dependencias, sino también contribuir a proporcionar a la industria de la UE las tecnologías que necesita para descarbonizarse y proporcionar a los ciudadanos una energía limpia, asequible y segura, también para los hogares y consumidores vulnerables de renta baja y media-baja. El ecosistema de cero emisiones netas de la Unión ascendió a más de 100 000 millones EUR en 2021, duplicándose su valor desde 2020⁴.

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías energéticas de cero emisiones netas (Ley sobre la industria de cero emisiones netas).

La presente propuesta cumple el objetivo de reforzar el ecosistema de fabricación de tecnologías energéticas de cero emisiones netas en Europa, esbozado en la Comunicación de la Comisión sobre el Plan Industrial del Pacto Verde.

La Ley sobre la industria de cero emisiones netas tiene por objeto abordar los siguientes motores principales de las inversiones en la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas:

- mejorar la seguridad de las inversiones, la orientación de las políticas y la coordinación mediante el establecimiento de objetivos claros y mecanismos de seguimiento;
- reducir la carga administrativa para el desarrollo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, en particular simplificando los requisitos administrativos y facilitando la concesión de autorizaciones, creando espacios controlados de pruebas y garantizando el acceso a la información;
- facilitar el acceso a los mercados mediante medidas específicas relacionadas con la demanda pública a través de procedimientos de contratación pública y subastas, así como mediante sistemas de apoyo a la demanda privada de los consumidores;
- facilitar y permitir proyectos de captura y almacenamiento de carbono, en particular mejorando la disponibilidad de emplazamientos de almacenamiento de CO₂;

4. *The rise of European Clean Tech: Report* [«El auge de las tecnologías limpias europeas: Informe», documento en inglés], <https://dealroom.co/uploaded/2022/04/Dealroom-Talis-Climate-Tech-Europe-2022.pdf>.

- apoyar la innovación, en particular mediante espacios controlados de pruebas;
- mejorar las capacidades para la creación de empleo de calidad en el sector de las tecnologías de cero emisiones netas;
- coordinar las asociaciones industriales de cero emisiones netas.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La adopción de tecnologías energéticas limpias es un poderoso motor para la transición hacia la sostenibilidad y puede dar lugar a nuevos productos y a formas más eficientes y eficaces de generar energía que contribuyan a los objetivos del Pacto Verde Europeo⁵, lo que contribuirá tanto a los objetivos climáticos y energéticos para 2030 como al objetivo de neutralidad climática para 2050. Estas tecnologías también son fundamentales para descarbonizar la industria de la Unión y preservarla en Europa.

Las interrupciones del suministro y las dependencias de otras regiones para el suministro de tecnologías energéticas limpias pueden ralentizar la transición hacia la sostenibilidad de la UE y afectar a todos los sectores de la economía. Para hacer frente a perturbaciones y dependencias, la propuesta refuerza la capacidad de fabricación de tecnologías energéticas de cero emisiones netas de Europa. Cuando proceda, las instalaciones deberán cumplir plenamente los requisitos derivados de la legislación de la Unión, como las evaluaciones de impacto ambiental, o los requisitos relativos a las emisiones a la atmósfera, el agua y el suelo, en particular la prevención de riesgos y accidentes industriales, y deberán tratar de garantizar un alto nivel de eficiencia energética, hídrica y de los recursos. También está en consonancia con el Reglamento sobre la Ley de Materias Primas Fundamentales, propuesto en paralelo al presente Reglamento⁶.

La presente propuesta es coherente con la Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020»⁷, de mayo de 2021, que señala los ámbitos de dependencias estratégicas que podrían dar lugar a vulnerabilidades como la escasez de suministro. La propuesta de Reglamento también está plenamente en consonancia con las propuestas del informe final de resultados de la Conferencia sobre el Futuro de Europa.

Esta propuesta se presenta a la luz de las oportunidades que ofrecen el Fondo de Innovación, el programa InvestEU⁸, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, Horizonte Europa y los programas de la política de cohesión, que brindarán posibilidades de apoyar los objetivos de la presente Ley.

Por último, esta iniciativa también es coherente con el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (taxonomía)⁹.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta contribuye a los objetivos de algunas partes del paquete de medidas «Objetivo 55» centradas en la descarbonización de la industria de la UE, en particular en los sectores con emisiones difíciles de reducir, el aumento de la electrificación y la promoción de vehículos y combustibles más limpios de una manera

5. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 de 11.12.2019].

6. DO: Insértese en el texto el número del Reglamento de la Ley de Materias Primas Fundamentales e insértese el número, la fecha, el título y la referencia del DO de dicho Reglamento en la nota a pie de página.

7. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «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 5.5.2021].

8. Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

9. 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

tecnològicament neutra¹⁰. La revisió de les normes de emissió de CO₂ per turismos y furgonetes nous té per objecte seguir reduint les emissions de gasos de efecte hivernader de aquests vehicles, establint una trajectòria clara y realista cap a una mobilitat sense emissions. La demanda de los consumidors de vehicles de emissió zero, como los vehicles de carga eléctrica, ya está aumentando¹¹ y también puede generar importantes beneficios colaterales para la consecución del objetivo de contaminación cero¹².

Las medidas propuestas también contribuirán a la resiliencia y la autonomía estratégica abierta de la UE garantizando la seguridad del suministro de tecnologías clave relacionadas con la energía, que es crucial tanto para apoyar el desarrollo de otros sectores de la economía como para el orden público y la seguridad.

La presente propuesta es coherente con el enfoque de la UE para lograr una transición ecológica justa y equitativa¹³. También es coherente con las acciones previstas en el marco del Año Europeo de las Competencias 2023 y las iniciativas en curso en el marco del Pacto Europeo por las Capacidades y sus asociaciones a gran escala en materia de capacidades, así como con otras políticas existentes en materia de capacidades, como los planes generales para la cooperación sectorial en materia de capacidades. La evaluación, el seguimiento y la previsión de las necesidades en materia de capacidades se basarán y tendrán plenamente en cuenta el trabajo del Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación Profesional (Cedefop) y la Autoridad Laboral Europea (ALE), entre otros. La Red Europea de Servicios de Empleo (EURES) facilita la inserción laboral y tiene por término medio más de tres millones de ofertas de empleo disponibles en el portal. Dada la variedad de ofertas de empleo y empleadores y su herramienta para la relación automática basada en las capacidades, las inserciones laborales facilitadas por la Red EURES y el portal EURES también ofrecen resultados concretos en lo que respecta a los puestos de trabajo pertinentes para la industria de cero emisiones netas. Para estimular una mayor inversión en formación en nuevas tecnologías y procesos de producción de cero emisiones netas, la Comisión, en su Plan Industrial del Pacto Verde, anunció, entre otras cosas, un aumento del límite máximo del Reglamento general de exención por categorías para las ayudas a la formación de 2 millones EUR a 3 millones EUR, que las medidas en materia de capacidades se tendrán en cuenta en la evaluación de los proyectos importantes de interés común europeo (PIICE), y que la Comisión estudiará el tratamiento de los gastos de formación por parte de las empresas como inversión y no como gastos o costes de funcionamiento.

La propuesta es coherente con la Comunicación titulada «Aprovechar el talento en las regiones de Europa» con el objetivo de reciclaje y perfeccionamiento profesional de la mano de obra europea, también en las regiones que han caído o corren el riesgo de caer en trampas de desarrollo de talento. Tendrá en cuenta, entre otras cosas, el mecanismo de impulso del talento desarrollado para apoyar a las regiones de la UE afectadas por la disminución acelerada de su población en edad de trabajar. Además, la propuesta es coherente con las acciones de la Nueva Agenda Europea de Innovación, que incluye una acción emblemática para fomentar, atraer y retener personas con talento para la tecnología profunda y se dirige a un millón de perso-

10. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «“Objetivo 55”: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática» [COM(2021) 550 de 14.7.2021].

11. Por ejemplo, la proporción de coches eléctricos en las ventas de coches nuevos en Europa está aumentando y se espera que alcance el 14% en 2021.

12. 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, de 12.5.2021].

13. Recomendación del Consejo, de 16 de junio de 2022, para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática (DO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

nas con talento para la tecnología profunda a lo largo de un período de tres años en todos los Estados miembros¹⁴.

La propuesta promueve el desarrollo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en las regiones menos desarrolladas y en transición, concediéndoles un acceso simple y automático a un estatus estratégico. Por consiguiente, la propuesta persigue objetivos de cohesión y contribuye a la convergencia de estas regiones mediante la creación de activos económicos sostenibles y con perspectivas de futuro. Al crear un marco para la fabricación de tecnologías específicas de cero emisiones netas, la propuesta complementa cualquier requisito aplicable en virtud del Reglamento sobre diseño ecológico¹⁵, así como con su modificación propuesta¹⁶ y sus medidas de ejecución.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El presente Reglamento persigue el objetivo general de establecer un marco jurídico que respalde el desarrollo de la fabricación de tecnologías energéticas de cero emisiones netas en la Unión, con el fin de apoyar los objetivos de descarbonización de la Unión para 2030 y el objetivo de neutralidad climática para 2050 y garantizar la seguridad del suministro de tecnologías de cero emisiones netas necesarias para salvaguardar la resiliencia del sistema energético de la Unión.

Este objetivo general se traduce en objetivos específicos de facilitar las inversiones en tecnologías de cero emisiones netas (pilar 1), reducir las emisiones de CO₂ (pilar 2), facilitar el acceso a los mercados (pilar 3), mejorar las capacidades para la creación de empleo de calidad en tecnologías de cero emisiones netas (pilar 4), apoyar la innovación (pilar 5) y crear una estructura específica para la consecución de estos objetivos, tanto en términos de gobernanza como de seguimiento (pilares 6 y 7).

La base jurídica adecuada es, por tanto, el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el Tratado»), que permite a la Unión adoptar medidas que aumenten la armonización para crear unas condiciones de competencia equitativas dentro de la Unión en las que pueda prosperar la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, lo que favorece la innovación y facilita la transición ecológica.

En primer lugar, el objetivo específico de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior mediante el establecimiento de normas armonizadas para el aumento de la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión permitirá abordar la fragmentación existente del mercado interior en elementos esenciales relativos, por ejemplo, a los procedimientos de concesión de autorizaciones para los productores de tecnologías de cero emisiones netas. También aumentará la seguridad jurídica y simplificará la carga administrativa para los productores que deseen construir nuevas instalaciones de producción o ampliar las instalaciones existentes dentro de la Unión y, al mismo tiempo, se crearán las condiciones para facilitar el acceso a la financiación. La base jurídica de este pilar es por consiguiente el artículo 114 del Tratado, que prevé la adopción de medidas para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior.

14. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Nueva Agenda Europea de Innovación» [COM(2022) 332 final, de 5.7.2022].

15. Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instaaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 285 de 31.10.2009, p. 10).

16. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se instaaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE [COM(2022) 142 final, de 30.3.2022].

Para contribuir a reducir las emisiones de CO₂ en la Unión, el segundo pilar define un objetivo de la Unión relativo a la capacidad de inyección de CO₂, junto con las medidas necesarias para alcanzarlo.

El tercer objetivo específico de facilitar el acceso al mercado único para las tecnologías de cero emisiones netas en el marco del tercer pilar requiere fomentar la demanda pública y privada de productos sostenibles, en particular garantizando que los compradores públicos apliquen sistemáticamente criterios para garantizar un elevado nivel de sostenibilidad y resiliencia de los productos de cero emisiones netas que adquieren.

El cuarto objetivo específico tiene por objeto crear sinergias entre los Estados miembros y armonizar el fomento de una mano de obra cualificada, formada y adaptable y de mercados laborales que respondan al cambio económico en la transición hacia una energía limpia.

El apoyo a la innovación en el marco del quinto pilar también requiere la coordinación entre los Estados miembros para la creación de espacios controlados de pruebas con el fin de garantizar la igualdad de condiciones dentro de la Unión para la experimentación y permitir exenciones similares del Derecho de la Unión.

Por último, los pilares sexto y séptimo crean una estructura de gobernanza armonizada y requisitos de seguimiento uniformes para evaluar los avances realizados hacia el objetivo común de aumentar la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los Estados miembros no pueden alcanzar por sí solos los objetivos de la propuesta, ya que los problemas son de carácter transfronterizo y no se limitan a un solo Estado miembro o a un subconjunto de Estados miembros. Las acciones propuestas se centran en ámbitos en los que existe un valor añadido demostrable en la actuación a escala de la Unión debido a la magnitud, velocidad y alcance de los esfuerzos necesarios.

Para ofrecer una respuesta global a la crisis energética que afecta a la UE es necesaria una acción conjunta rápida y coordinada llevada a cabo por diversas partes interesadas, en cooperación con los Estados miembros. Además, dados los retos para acelerar el despliegue de tecnologías de cero emisiones netas, la intervención a nivel de la Unión ayuda a coordinar las respuestas para abordar las necesidades de la Unión en materia de capacidades adicionales de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y para evitar dependencias estructurales. Además, la captura y el almacenamiento de carbono requieren un enfoque transfronterizo del mercado único para ser una solución eficaz para las industrias de todos los Estados miembros, en particular los Estados miembros sin capacidad de almacenamiento de CO₂, por lo que la mejor manera de abordarlo es a escala de la UE.

Resulta evidente que una actuación a nivel de la Unión puede orientar a los agentes europeos hacia una visión y una estrategia de aplicación comunes. Esto es fundamental para generar economías de escala y alcance y crear la masa crítica necesaria para ampliar la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la UE, así como limitar al mismo tiempo la fragmentación de los esfuerzos y las carreras de subvenciones autodestructivas entre los Estados miembros.

La acción de la Unión es necesaria en relación con los ámbitos que la presente propuesta aborda a través de sus diversos pilares.

– Por lo que se refiere al primer pilar («Facilitar las inversiones»), la Iniciativa apoyará el desarrollo de capacidades tecnológicas a gran escala en toda la Unión para permitir el desarrollo y la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, a fin de fomentar la creación de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, en particular proyectos estratégicos, mediante la simplificación de los procesos administrativos y de concesión de autorizaciones. Estas acciones requieren

una actuación de la Unión para garantizar la igualdad de condiciones en el mercado único.

– Para alcanzar el objetivo de capacidad de inyección de CO₂ en la Unión en el marco del segundo pilar, es necesaria una acción coordinada a escala de la Unión para apoyar los esfuerzos a nivel nacional.

– Por lo que respecta al tercer pilar («Acceso a los mercados»), las medidas destinadas a acelerar las inversiones en tecnologías de cero emisiones netas solo pueden diseñarse y aplicarse adecuadamente a escala de la Unión, debido a la magnitud de las inversiones necesarias y a que dichas instalaciones de fabricación pueden favorecer el mercado interior, reforzar todo el ecosistema y ayudar a garantizar la seguridad del suministro.

– El cuarto pilar («Mejorar las capacidades para la creación de empleo de calidad en el sector de las tecnologías de cero emisiones netas») coordina los esfuerzos para garantizar la disponibilidad de la mano de obra cualificada necesaria para la industria de cero emisiones netas en Europa mediante el apoyo a la creación de academias de competencias especializadas y la creación de una Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas.

– En lo que respecta al quinto pilar («Innovación»), la creación de espacios controlados de pruebas tiene por objeto crear unas condiciones de competencia equitativas para la innovación en tecnologías de cero emisiones netas en la Unión y garantizar exenciones específicas respecto del Derecho de la Unión, cuando sea necesario y sin socavar otros objetivos reglamentarios.

– En el marco del sexto pilar («Gobernanza»), la creación de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas, una estructura única a escala de la Unión, permitirá a la Comisión coordinar las acciones mencionadas conjuntamente con los Estados miembros para garantizar una aplicación uniforme del Reglamento en toda la Unión, así como el intercambio de conocimientos.

– En cuanto al séptimo pilar («Seguimiento»), la cooperación reforzada de la Unión garantizará la recopilación de información necesaria y comparable. Esto permitirá a los Estados miembros y a la Comisión anticipar y prevenir situaciones de escasez y poner en marcha las medidas necesarias para reforzar el ecosistema de fabricación de tecnologías energéticas limpias en Europa de una manera más eficaz que a través de un mosaico de medidas nacionales.

Proporcionalidad

La propuesta está diseñada para reforzar el ecosistema de la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas a través de medidas para facilitar las inversiones, incentivar la demanda y mejorar y reciclar las cualificaciones de la mano de obra europea.

Aunque beneficiará a una amplia variedad de tecnologías de cero emisiones netas, la propuesta hace más hincapié en aquellas partes del ecosistema de tecnologías de cero emisiones netas que más contribuyen a los objetivos climáticos y energéticos para 2030. La atención prestada a la energía solar, las baterías y el almacenamiento, la energía eólica, los electrolizadores y las pilas de combustible, las bombas de calor, el biometano, las redes y la captura y almacenamiento de carbono tiene por objeto centrar las acciones en productos y componentes estratégicos de cero emisiones netas para garantizar la transición ecológica de Europa.

Los proyectos estratégicos de cero emisiones netas y los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas establecen los mecanismos necesarios para garantizar la competitividad y la capacidad de innovación a largo plazo de la industria europea a través de capacidades de fabricación, entornos piloto para ensayos y experimentación, disposiciones sobre la capacidad de almacenamiento de CO₂, reducción del riesgo de las inversiones en proyectos estratégicos, así como por parte de empresas emergentes, empresas en expansión y pymes. Los Estados miembros

están obligados a garantizar que las autorizaciones para estos proyectos de fabricación se concedan mediante procedimientos más rápidos y menos engorrosos, tanto para acelerar la instalación de nuevas capacidades de fabricación en respuesta a la crisis energética de la Unión como para reducir los costes y la carga administrativa de las empresas que deseen ampliar sus capacidades de fabricación de tecnologías energéticas limpias en Europa.

Además, debe disponerse de suficiente capacidad de inyección de CO₂ de aquí a 2030 en el marco del pilar 2, ya que esta falta de infraestructuras es el mayor cuello de botella para que se materialicen las inversiones destinadas a la captura de CO₂, también por sectores con emisiones difíciles de reducir. Los productores de petróleo y gas disponen de los activos, los recursos y las capacidades necesarios para ello. Trabajando conjuntamente, pueden encontrar los proyectos más rentables para proporcionar la capacidad de inyección necesaria anticipándose a la demanda.

Los incentivos del pilar 3 están diseñados para garantizar una demanda estable de tecnologías de cero emisiones netas que hagan económicamente atractivo para las empresas ampliar la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas a medida con un gran rendimiento en materia de sostenibilidad. También garantizarán que el Reglamento incentive que los fondos públicos se destinen a estas tecnologías. La UE solo podrá cumplir sus ambiciones climáticas para 2030 mediante un rápido cambio hacia tecnologías sostenibles de cero emisiones netas.

Las medidas relativas a las capacidades en materia de tecnologías de cero emisiones netas del pilar 4 permitirán a la Unión capacitar a su mano de obra para que contribuya de la mejor manera posible a la transición hacia una energía limpia.

La creación de espacios controlados de pruebas en el pilar 5 está sujeta a salvaguardias adecuadas para garantizar que cualquier exención del Derecho de la Unión y nacional vaya acompañada de medidas de mitigación adecuadas para garantizar que se cumplan otros objetivos reglamentarios de igual importancia, apoyando al mismo tiempo la innovación.

Para que las medidas antes expuestas funcionen lo mejor posible, se establece una estructura de gobernanza en el pilar 6, que reúne a los Estados miembros y a la Comisión con el fin de coordinar sus acciones para alcanzar sus objetivos comunes en cuanto a la seguridad energética y la transición ecológica de Europa.

Por último, el seguimiento en el marco del pilar 7 es necesario para garantizar el cumplimiento del objetivo a escala de la Unión en cuanto a la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y los objetivos de almacenamiento de CO₂, así como, de manera más general, para la aplicación del presente Reglamento y el intercambio de información por parte de los Estados miembros y la Unión para evitar posibles perturbaciones de la cadena de suministro.

Elección del instrumento

La propuesta adopta la forma de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo. Este es el instrumento jurídico más adecuado para el pilar 1, dada la necesidad de una aplicación uniforme de las nuevas normas, en particular la definición de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, así como un procedimiento uniforme para su reconocimiento, y el apoyo a un sector industrial en todo el mercado interior, que permita, al mismo tiempo, la creación de cadenas de valor enteras de producción respondiendo a las necesidades de los agentes del mercado de toda la UE. La elección de un reglamento como instrumento jurídico para los pilares 2 y 3 está justificada, ya que solo un reglamento, con sus disposiciones jurídicas directamente aplicables, puede proporcionar el grado de uniformidad necesario para la reducción de las emisiones de CO₂ y el establecimiento y funcionamiento de una iniciativa de la Unión para incentivar la demanda de manera uniforme en todo el mercado interior. La mejor manera de abordar el pilar 4 es un Reglamento que apoye el desarrollo uniforme de capacidades en toda la Unión. Además, un Reglamento

es el instrumento más adecuado para que el pilar 5 pueda apoyar la innovación en el mercado interior, así como para que mediante el pilar 6 se cree una estructura de gobernanza que permita a los Estados miembros y a la Comisión coordinar sus acciones, y para que a través del pilar 7 se establezcan mecanismos de seguimiento uniformes. Dicho mecanismo no requiere medidas nacionales de transposición y es directamente aplicable.

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

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

La presente propuesta aporta una armonización adicional y constituye el primer marco jurídico coherente a escala de la UE para las tecnologías energéticas limpias. Por lo tanto, no está respaldada por evaluaciones *ex post*.

Consultas con las partes interesadas

La Ley sobre la industria de cero emisiones netas fue anunciada por la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, el 17 de enero de 2023 en el Foro Económico Mundial de Davos¹⁷. El primer pilar se centra en la rapidez. Tenemos que crear un entorno regulador que nos permita expandirnos rápidamente y crear condiciones propicias en los sectores cruciales para alcanzar la neutralidad neta. Esto incluye la energía eólica, las bombas de calor, la energía solar, el hidrógeno limpio, el almacenamiento y otros, cuya demanda se ve impulsada por nuestros planes NextGenerationEU y REPowerEU. Para contribuir a que esto suceda, presentaremos una nueva Ley sobre la industria de cero emisiones netas. Seguirá el mismo modelo que nuestra Ley de Chips. La nueva Ley sobre la industria de cero emisiones netas determinará objetivos claros para las tecnologías limpias europeas de aquí a 2030. El objetivo será centrar la inversión en proyectos estratégicos a lo largo de toda la cadena de suministro. Examinaremos cómo simplificar y agilizar la concesión de autorizaciones para nuevos emplazamientos de fabricación de tecnologías limpias. Dada la urgente necesidad de actuar, no se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto ni se ha previsto ninguna consulta pública en línea. El análisis y todas las pruebas pertinentes se expondrán en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se publicará a más tardar en el plazo de tres meses a partir de la publicación de la propuesta.

En la primera reunión de la Plataforma europea de tecnología limpia, organizada por la Comisión el 30 de noviembre de 2022, se celebró un debate de alto nivel y una primera ronda de consultas con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria de cero emisiones netas. La reunión congregó a representantes de alto nivel de veintitrés Estados miembros, así como a representantes de las industrias y las cadenas de valor de la energía eólica, las baterías, la red eléctrica, las bombas de calor y la energía solar fotovoltaica. Durante la reunión, los participantes subrayaron la necesidad urgente de aumentar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en respuesta a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y a la competencia normativa mundial en el sector, como la Ley de Reducción de la Inflación de los Estados Unidos. Los representantes de la industria señalaron varios cuellos de botella en la Unión, destacando los largos procedimientos de concesión de autorizaciones para la construcción o expansión de una capacidad de fabricación de cero emisiones netas que también obstaculizarían la movilización de las inversiones privadas, así como la escasez de personal cualificado.

Además de los largos intercambios periódicos con las partes interesadas pertinentes, en febrero de 2023 se llevó a cabo una rápida encuesta específica adicional entre varias organizaciones industriales interesadas de las industrias de la energía

17. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_232.

eólica, la energía solar, las baterías, las bombas de calor, el hidrógeno y los electro-
lizadores, con el fin de proporcionar información adicional. Las partes interesadas
informaron de dificultades en relación con:

- 1) unos plazos de ejecución largos y procedimientos de concesión de autorizacio-
nes lentos para los proyectos y aumento de las capacidades de producción;
- 2) la falta de igualdad de condiciones con los competidores internacionales;
- 3) las perturbaciones y la escasez de materiales;
- 4) el mosaico de marcos legislativos poco claros o restrictivos a escala nacional
o de la Unión;
- 5) las dificultades para encontrar emplazamientos de producción y despliegue
adecuados;
- 6) los obstáculos relacionados con las licitaciones públicas;
- 7) la escasez de mano de obra cualificada;
- 8) la insuficiente producción propia y la dependencia de las capacidades de fabri-
cación de componentes clave;
- 9) los elevados costes de producción.

Además, se consideraron aportaciones adicionales pertinentes para las opciones
políticas de la propuesta a partir de reuniones con representantes de la industria y
autoridades públicas en el marco del trabajo realizado en las alianzas industriales
puestas en marcha por la Comisión Europea, en particular la Alianza Europea de
Baterías, la Alianza Europea por un Hidrógeno Limpio (en particular su Asociación
sobre electrolizadores), la Alianza sobre Materias Primas y la Alianza Europea de
la Industria Solar Fotovoltaica. Además, el Foro Industrial Europeo sobre Energía
Limpia, organizado en reuniones periódicas a lo largo de 2021 y 2022, proporcionó
una amplia plataforma para el debate sobre las necesidades industriales. Por lo que
se refiere a la captura y el almacenamiento de carbono, en el Foro sobre captura,
almacenamiento y utilización de carbono de la UE de 2022, las partes interesadas
estimaron que la demanda de servicios anuales de almacenamiento en el Espacio
Económico Europeo (EEE) pasaría de una base muy baja a 80 millones de tonela-
das de CO₂ en 2030 y alcanzó al menos 300 millones de toneladas de CO₂ en 2040.

Además, los contactos regulares y prolongados con las partes interesadas del
sector, los Estados miembros y las asociaciones comerciales permitieron recabar
información y comentarios pertinentes.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

A través de contactos regulares y de larga duración con las partes interesadas
del sector, los Estados miembros, las asociaciones comerciales y las asociaciones de
usuarios, se recopiló gran cantidad de información y comentarios relevantes para
la propuesta.

En los últimos años se han publicado numerosos estudios e informes sobre el
sector manufacturero de tecnologías de cero emisiones netas en los que se describen
las tendencias y se proporcionan datos y cifras, y que han servido para fundamentar
la propuesta, en particular:

- 1) Comisión Europea: «Avances en la competitividad de las tecnologías energé-
ticas limpias» [COM(2022) 643 final].
- 2) Comisión Europea: «Informe anual del JRC sobre el Cuadro europeo de indi-
cadores sobre la competitividad de la industria climáticamente neutra (CIndECS)»,
2021.
- 3) Observatorio de las Tecnologías Energéticas Limpias (CETO): Informes de
2022.
- 4) Agencia Internacional de la Energía: Perspectivas de la tecnología energética,
2023.

Evaluación de impacto

La presente propuesta no va acompañada de una evaluación de impacto formal. Teniendo en cuenta la urgencia de actuar debido a las razones mencionadas anteriormente, no podría haberse realizado una evaluación de impacto en el plazo disponible de forma previa a la adopción de la propuesta. El análisis y todas las pruebas pertinentes se expondrán en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se publicará a más tardar en el plazo de tres meses a partir de la publicación de la propuesta.

Adecuación regulatoria y simplificación

La presente propuesta establece medidas destinadas a reforzar el ecosistema de tecnologías de cero emisiones netas. Para las empresas que fabrican tecnologías energéticas limpias en Europa, la propuesta aumentará la seguridad jurídica, facilitará la creación de nuevas instalaciones de fabricación a través de procedimientos de concesión de autorizaciones simplificados y más rápidos, facilitará el acceso a la financiación mediante proyectos de reducción del riesgo y proporcionará una mano de obra formada en la Unión. Para los proveedores de soluciones tecnológicas de cero emisiones netas, garantizará una fuente estable de demanda de equipos, productos y componentes de energía limpia altamente sostenibles. Para las administraciones públicas nacionales, aumentará la adopción de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión y reforzará la coordinación (mediante la introducción de una Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas). Además, el marco contemplará medidas específicas de apoyo a la innovación, en particular los espacios controlados de pruebas y un apoyo específico a pequeños usuarios y proveedores de tecnologías sostenibles de alta calidad de cero emisiones netas para encontrar mercados de producción en Europa y satisfacer sus necesidades con otros agentes del mercado, con el fin de crear cadenas de valor enteras dentro de la UE.

Asimismo, la propuesta tiene el objetivo específico de reforzar la competitividad y la base industrial de Europa en el ámbito de las tecnologías de cero emisiones netas. Se garantiza la plena coherencia con la legislación sectorial vigente de la Unión aplicable a las tecnologías de cero emisiones netas (por ejemplo, en materia de ahorro de energía, etiquetado energético y despliegue), que aportará mayor claridad y simplificará la aplicación de las nuevas normas, así como con la legislación propuesta sobre materias primas fundamentales.

Derechos fundamentales

El artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») establece la libertad de empresa. Las medidas previstas en la presente propuesta crean capacidad de innovación y fomentan la demanda de tecnologías energéticas limpias, que pueden reforzar la libertad de empresa de conformidad con el Derecho de la Unión y con las legislaciones y prácticas nacionales. No obstante, algunas medidas previstas en el pilar 2, necesarias para hacer frente a perturbaciones graves del suministro de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión, pueden limitar temporalmente la libertad de empresa y la libertad contractual, protegidas por el artículo 16, y el derecho a la propiedad, protegido por el artículo 17 de la Carta. De conformidad con el artículo 52, apartado 1, de la Carta, cualquier limitación del ejercicio de estos derechos en la presente propuesta deberá ser establecida por la ley, respetará el contenido esencial de dichos derechos y libertades y cumplirá el principio de proporcionalidad.

La obligación de comunicar información específica a la Comisión, siempre que se cumplan determinadas condiciones, respeta el contenido esencial de la libertad de empresa y no afecta de manera desproporcionada a la misma (artículo 16 de la Carta). Toda solicitud de información sirve al objetivo de interés general de la Unión de permitir la identificación de posibles medidas de mitigación de crisis de suministro energético. Dichas solicitudes de información son adecuadas y eficaces

a la hora de alcanzar dicho objetivo con la información necesaria para evaluar la crisis en cuestión. En principio, la Comisión solo solicita la información deseada a las organizaciones representativas y además solo puede formular solicitudes a empresas individuales si es necesario. Dado que la información sobre la situación del suministro no está disponible por otros medios, no existe ninguna medida tan eficaz como las expuestas a la hora de obtener la información necesaria que permita a los responsables políticos europeos tomar medidas de mitigación. A la luz de las graves consecuencias económicas y sociales de la escasez de suministro energético y de la respectiva importancia de las medidas de mitigación, las solicitudes de información son proporcionales al objetivo deseado.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta establece una Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas. La rúbrica 7 del presupuesto de la UE apoyará la organización de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas con un total de 5 130 millones EUR para seis funcionarios. Esto se traduce en un gasto anual de 1 026 millones EUR. El personal será responsable de llevar a cabo las tareas asignadas a la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas, así como con las academias para una industria de cero emisiones netas, tal como se establece en el presente Reglamento. Además, la propuesta prevé costes adicionales para las comisiones con un presupuesto de 125 000 EUR.

La financiación de los costes operativos asociados de esta iniciativa se realizará con cargo a la línea presupuestaria «Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios» dentro del actual marco financiero plurianual hasta 2027.

Con el fin de llevar a cabo investigaciones y análisis de datos para supervisar la iniciativa y la evolución del mercado, así como para obtener datos actualizados sobre las cadenas de suministro de las tecnologías de cero emisiones netas para abordar las cuestiones relacionadas con el presente Reglamento, se asigna un presupuesto de 720 000 EUR.

Esta propuesta apoyará a las academias para una industria de cero emisiones netas con una financiación inicial de 3 millones EUR procedentes del presupuesto de la Empresa Común para un Hidrógeno Limpio y 2,5 millones EUR del presupuesto del pilar relativo a las pymes del Programa para el Mercado Único.

Se incluyen más detalles en la ficha financiera legislativa que acompaña a la presente propuesta.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión evaluará el rendimiento, los resultados y el impacto de la presente propuesta tres años después de la fecha en que sea aplicable y, a continuación, cada cuatro años. Las principales conclusiones de la evaluación se presentarán en un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, que se hará público.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

1.1. Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

El capítulo I establece los objetivos del presente Reglamento y su objeto. Los objetivos del Reglamento se traducen en un índice de referencia global cuantificado destinado a garantizar que, de aquí a 2030, la capacidad de fabricación en la Unión de las tecnologías estratégicas con cero emisiones netas enumeradas en el anexo se aproxime o alcance al menos el 40% de las necesidades anuales de despliegue de la Unión. Este valor de referencia representa una ambición política general de lograr una elevada resiliencia de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas y del sistema energético en general, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de perseguir esa ambición de manera flexible y diversificada. El nivel de este valor

de referencia tiene en cuenta los objetivos indicativos específicos de la tecnología descritos en el considerando 16 de la propuesta. No es igual a la media de estos últimos, dado que:

i) El ámbito de aplicación del anexo es más amplio que las cinco tecnologías para las que se han definido objetivos indicativos específicos de cada tecnología en el considerando 16.

ii) Para algunas tecnologías estratégicas de cero emisiones netas, como la tecnología solar fotovoltaica, el 40% representa un esfuerzo de expansión realista pero ambicioso de la capacidad de fabricación correspondiente.

iii) El valor de referencia global tiene en cuenta la necesidad de aumentar la capacidad de fabricación no solo para los productos finales, sino también para componentes específicos. Para algunos de ellos, por ejemplo, las obleas, los lingotes o las células solares en el caso de la energía solar fotovoltaica o los ánodos y los cátodos para baterías, alcanzar el valor de referencia principal del 40% representa un objetivo realista pero muy ambicioso.

iv) El índice de referencia principal, combinado con las modalidades de seguimiento establecidas en el artículo 31, ayudará a identificar en una fase temprana las vulnerabilidades o retos existentes o potenciales relacionados con la resiliencia de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas y a tomar medidas, según proceda.

El capítulo I también aclara las definiciones utilizadas en todo el instrumento, en particular el concepto de tecnologías de cero emisiones netas. El Reglamento establece un marco, compuesto por siete «pilares», para reforzar la competitividad del ecosistema de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas de Europa. En particular, el Reglamento establece las condiciones necesarias para promover proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, simplificando los procesos administrativos y de concesión de autorizaciones y definiendo proyectos estratégicos de cero emisiones netas (pilar 1). El Reglamento establece las condiciones para aumentar la capacidad de inyección de CO₂ (pilar 2) e incentivar la demanda de tecnologías de cero emisiones netas (pilar 3). También crea un marco para garantizar una mano de obra cualificada en el sector (pilar 4), fomenta la innovación (pilar 5), crea una estructura de gobernanza (pilar 6) y establece el marco para el seguimiento de la aplicación de estas medidas (pilar 7).

1.2. Capítulo II. Condiciones favorables para la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas

La sección 1 establece procesos simplificados de concesión de autorizaciones para proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas. Todos los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas se beneficiarán de que los Estados miembros designen una autoridad nacional competente que actúe como punto de contacto único, encargada de coordinar y facilitar la concesión de autorizaciones, orientar a los operadores económicos, garantizar que la información sea de acceso público y todos los documentos puedan presentarse digitalmente. El Reglamento establece plazos detallados para los procedimientos de concesión de autorizaciones en función de la naturaleza del proyecto desarrollado. La propuesta es coherente con la legislación de la Unión sobre la concesión de autorizaciones, como la Directiva (UE) 2018/2001¹⁸ sobre energías renovables, el Reglamento RTE-E¹⁹,

18. 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) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

19. Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2022, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2009, (UE) 2019/942 y (UE) 2019/943 y las Directivas 2009/73/CE y (UE) 2019/944 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013 (DO L 152 de 3.6.2022, p. 45).

la Directiva sobre el gas²⁰ y el Reglamento del Consejo sobre la concesión de autorizaciones para el despliegue de energías renovables²¹, así como con las propuestas sobre la modificación de REPowerEU de la Directiva sobre fuentes de energía renovables²², la propuesta de Reglamento sobre la Ley de Chips²³ y la propuesta de Reglamento sobre la Ley de Materias Primas Fundamentales. La agilización de los procedimientos de concesión de autorizaciones se entiende sin perjuicio de las evaluaciones y autorizaciones medioambientales estipuladas en el Derecho de la Unión.

La sección 2 establece normas relativas a la selección y ejecución de proyectos estratégicos de cero emisiones netas. Los criterios para seleccionar proyectos estratégicos cubrirán la contribución del proyecto a la resiliencia tecnológica e industrial del sistema energético de la Unión o la contribución del proyecto a la competitividad de la cadena de suministro de la industria de la UE de cero emisiones netas. El Reglamento define los procedimientos para que los proyectos se apliquen y sean reconocidos por los Estados miembros como proyectos estratégicos de cero emisiones netas. Se concederá prioridad a los proyectos estratégicos de cero emisiones netas para garantizar la agilización de los procedimientos de concesión de autorizaciones, en consonancia con el Derecho nacional y de la Unión, y se beneficiarán de unos plazos de concesión de autorizaciones predecibles. También pueden considerarse de interés público superior a efectos de la concesión de autorizaciones, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Derecho de la Unión. Los Estados miembros, sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales, emprenderán actividades para acelerar y atraer inversiones privadas en proyectos estratégicos de cero emisiones netas para acelerar su ejecución. Los promotores de proyectos estratégicos de cero emisiones netas también podrán beneficiarse del asesoramiento financiero derivado de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas establecida en el capítulo VII.

1.3. Capítulo III. Capacidad de inyección de CO₂

El capítulo III establece un objetivo a escala de la Unión que debe alcanzarse de aquí a 2030 para una capacidad anual de inyección en almacenamiento de CO₂ de 50 millones de toneladas de CO₂ e incluye medidas para aplicarlo. Estas medidas tienen por objeto reunir los activos clave pertinentes para establecer un mercado único de la Unión de servicios de almacenamiento de CO₂ en los que puedan confiar los grandes emisores de CO₂, en particular los sectores industriales con emisiones difíciles de reducir, para descarbonizar sus operaciones. Esto incluye una mejor información sobre los datos geológicos relativos a los emplazamientos de producción de petróleo y gas, los proyectos de captura de CO₂ en curso o previstos en los cinco años siguientes y la estimación de las necesidades correspondientes de capacidad de inyección y almacenamiento. Las autoridades de los Estados miembros apoyarán los proyectos estratégicos de cero emisiones netas para el almacenamiento de CO₂, situados en el territorio de la Unión, cuyo objetivo sea proporcionar capacidad operativa de inyección de CO₂ de aquí a 2030 o antes y que hayan solicitado un permiso para el almacenamiento geológico seguro y permanente de CO₂ de conformidad con la Directiva 2009/31/CE²⁴. Se prevé que las contribuciones de los productores

20. 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 211 de 14.8.2009, p. 94).

21. Reglamento (UE) 2022/2577 del Consejo, de 22 de diciembre de 2022, por el que se establece un marco para acelerar el despliegue de energías renovables (DO L 335 de 29.12.2022, p. 36).

22. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la Directiva 2010/31/UE, relativa a la eficiencia energética de los edificios, y la Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética [COM(2022) 222 final, de 18.5.2022].

23. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de semiconductores (Ley de Chips) [COM(2022) 46 final, de 8.2.2022].

24. 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

de petróleo y gas titulares de una autorización en virtud de la Directiva 94/22/CE²⁵ alcancen el objetivo de la Unión para 2030.

1.4. Capítulo IV. Acceso a los mercados

El capítulo IV contiene acciones destinadas a acelerar el acceso a los mercados para las tecnologías de cero emisiones netas. Esto se logra, en primer lugar, a través de medidas diseñadas para ayudar a las autoridades públicas a crear y mantener una demanda pública estable de tecnologías de cero emisiones netas que haga económicamente atractivo para las empresas ampliar la producción de productos a medida para el mercado europeo, diseñados teniendo en cuenta criterios elevados de sostenibilidad y resiliencia. Estas medidas se refieren, en primer lugar, a los procedimientos de contratación pública y a las subastas para desplegar fuentes de energía renovables en las que las autoridades públicas deben tener en cuenta criterios relacionados con la sostenibilidad y la resiliencia a la hora de adjudicar los contratos o clasificar las ofertas. En segundo lugar, el capítulo incluye medidas para garantizar que otras formas de apoyo público a la demanda privada contribuyan al mismo objetivo.

1.5. Capítulo V. Mejorar las capacidades para la creación de empleo de calidad en el sector de las tecnologías de cero emisiones netas

El capítulo V propone medidas para garantizar la disponibilidad de la mano de obra cualificada necesaria para las industrias de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. La actual escasez de capacidades y su aumento previsto, así como los desajustes de capacidades, ponen en peligro el auge de las industrias europeas de tecnologías de cero emisiones netas. La propuesta tiene por objeto crear mecanismos para diseñar y desplegar las capacidades necesarias para abordar eficazmente las necesidades de las industrias de cero emisiones netas, tanto a escala europea como local. Para ello, la propuesta dispone que la Comisión apoye la creación de academias europeas de competencias especializadas, cada una de las cuales estará centrada en una tecnología de cero emisiones netas y trabajará conjuntamente con los Estados miembros, la industria, los interlocutores sociales y los proveedores de educación y formación para diseñar e implantar cursos de educación y formación para reciclar y mejorar las capacidades de los trabajadores necesarios para las industrias de tecnologías de cero emisiones netas. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas ayudaría a la disponibilidad y el despliegue de personas con las capacidades necesarias en tecnologías de cero emisiones netas a través de una serie de tareas establecidas en el presente Reglamento, en particular con respecto a la activación de un mayor número de mujeres y jóvenes que ni estudian, ni trabajan, ni reciben formación (ninis). De este modo, la Ley pretende complementar una serie de acciones de la Comisión destinadas a satisfacer las necesidades de capacidades derivadas de la transición ecológica de la UE, como el Pacto Europeo por las Capacidades, la Agenda de Capacidades Europea, los itinerarios de transición industrial y el Año Europeo de las Competencias 2023.

1.6. Capítulo VI. Innovación

El capítulo VI establece espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas para promover la innovación en el ámbito de las tecnologías de cero emisiones netas. La propuesta introduce espacios controlados de pruebas para probar tecnologías innovadoras de cero emisiones netas en un entorno controlado durante un período de tiempo limitado. Las tecnologías innovadoras incluidas en los espacios controlados de pruebas podrían en última instancia considerarse esenciales para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión, garantizar la seguridad del suministro y la resiliencia del sistema energético de la Unión y, en consecuencia, entrar en

25. Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 1994, sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos (DO L 164 de 30.6.1994, p. 3).

el ámbito de aplicación de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas en virtud del presente Reglamento.

1.7. Capítulo VII. Gobernanza

El capítulo VII establece la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas, una estructura que permite a la Comisión coordinar las acciones mencionadas conjuntamente con los Estados miembros. La Plataforma es un organismo de referencia en el que la Comisión y los Estados miembros pueden debatir, intercambiar información, compartir buenas prácticas sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento, y en el que la Comisión puede recabar aportaciones de terceros, como expertos y representantes, por ejemplo, de la industria de cero emisiones netas. El trabajo podrá organizarse en diferentes subgrupos permanentes o temporales. Las actividades de la Plataforma se describen en los distintos artículos del presente Reglamento y comprenden, en particular, la simplificación de los procedimientos administrativos y los procesos de concesión de autorizaciones, en particular las ventanillas únicas [artículo 4], los proyectos estratégicos de cero emisiones netas [artículo 11], la coordinación de la financiación [artículo 15], el acceso a los mercados [artículos 19, 20 y 21], las capacidades [artículo 25], los espacios controlados de pruebas para las tecnologías innovadoras de cero emisiones netas [artículo 26] y la prestación de asesoramiento sobre la preparación de los informes anuales sobre la competitividad de las tecnologías energéticas limpias, en el marco del informe sobre el estado de la Unión de la Energía²⁶. Además, la Comisión y los Estados miembros podrán debatir sobre las asociaciones industriales de cero emisiones netas en el marco de la Plataforma [artículo 28]. Asimismo, la Comisión y los Estados miembros pueden actuar en el marco de la Plataforma para fomentar los contactos entre países entre empresas activas en sectores de cero emisiones netas dentro de la Unión Europea, en particular mediante la labor de las alianzas industriales.

1.8. Capítulo VIII. Seguimiento

El capítulo VIII contiene disposiciones uniformes que permiten supervisar las cadenas de suministro para hacer un seguimiento de los avances con respecto a los objetivos mencionados en el artículo 1, así como los avances hacia la consecución del objetivo de almacenamiento de CO₂. También contiene disposiciones de seguimiento en general para la aplicación del presente Reglamento.

1.9. Capítulo IX. Disposiciones finales

El capítulo IX contiene disposiciones sobre la delegación de poderes, modificaciones de otros actos, en particular el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷ y la Directiva 2013/34/UE²⁸, la obligación de la Comisión de preparar informes periódicos al Parlamento Europeo y al Consejo para la evaluación del presente Reglamento, así como su entrada en vigor y aplicación.

1.10. Anexo. Tecnologías estratégicas de cero emisiones netas

Las tecnologías enumeradas en el anexo se basan en tres criterios principales: 1) niveles de madurez tecnológica; 2) contribución a la descarbonización y la competitividad; y 3) riesgos para la seguridad del suministro. Estos se seleccionaron sobre la base de los objetivos generales de la Ley sobre la industria de cero emisiones netas de aumentar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la UE, en particu-

26. Con arreglo al informe sobre el estado de la Unión de la Energía de conformidad con el artículo 35 y el artículo 35, apartado 2, letra m), del Reglamento (UE) 2018/1999.

27. Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

28. 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 182 de 29.6.2013, p. 19).

lar las que están disponibles comercialmente y tienen un buen potencial de expansión rápida.

El primer criterio del nivel de madurez tecnológica se refiere a un método de estimación de la madurez de las tecnologías y se basa en la clasificación utilizada por la Agencia Internacional de la Energía. El ámbito de aplicación del presente Reglamento consiste, en general, en las tecnologías de cero emisiones netas que entran en el ámbito de aplicación del nivel 8 de madurez tecnológica (demostración comercial pionera o comercial, despliegue a escala real en su forma final) o superior.

El segundo criterio de descarbonización y competitividad identifica aquellas tecnologías de cero emisiones netas que se prevé que aporten una contribución significativa al «Objetivo 55» para 2030 de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990.

Por último, el tercer criterio se refiere a la seguridad del suministro que garantiza la resiliencia tecnológica e industrial del sistema energético de la Unión mediante el aumento de la capacidad de fabricación de un componente o parte de la cadena de valor de la tecnología de cero emisiones netas respecto de la cual la Unión depende en gran medida o cada vez más de las importaciones, en particular las procedentes de un único tercer país.

Sobre la base de estos criterios, se seleccionaron ocho grupos de tecnologías de cero emisiones netas. Además, los respectivos grupos tecnológicos de cero emisiones netas se refieren no solo al producto o los conjuntos tecnológicos finales, sino también a los principales componentes ascendentes que son una parte central de las respectivas tecnologías (por ejemplo, lingotes, obleas y células solares para módulos solares; góndolas, torres y palas para aerogeneradores, etc.).

2023/0081 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de productos de tecnologías de cero emisiones netas (Ley sobre la industria de cero emisiones netas) (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 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 Unión se ha comprometido a acelerar la descarbonización de su economía y a llevar a cabo un ambicioso despliegue de fuentes de energía renovables para lograr la neutralidad climática o cero emisiones netas (emisiones una vez deducidas las absorciones) de aquí a 2050. Este objetivo ocupa un lugar central en el Pacto Verde Europeo, la Estrategia Industrial actualizada de la UE, y está en consonancia con el compromiso de la Unión con la acción mundial por el clima con arreglo al Acuerdo de París³¹. Para alcanzar el objetivo de neutralidad climática, el Reglamen-

29. DO C [...], [...], p. [...].

30. DO C [...], [...], p. [...].

31. Decisión (UE) 2016/1841 del Consejo, de 5 de octubre de 2016, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo de París aprobado en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

to (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³² establece un objetivo climático vinculante de la Unión para reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030 en comparación con los niveles de 1990. El paquete de medidas «Objetivo 55»³³ propuesto tiene por objeto cumplir el objetivo climático de la Unión para 2030 y revisa y actualiza la legislación de la Unión a este respecto.

(2) El mercado único proporciona el entorno adecuado para permitir que las tecnologías necesarias para alcanzar la ambición climática de la Unión puedan acceder a los mercados a una escala y un ritmo oportunos. Dada la complejidad y el carácter transnacional de las tecnologías de cero emisiones netas, la falta de coordinación de las medidas nacionales para garantizar el acceso a dichas tecnologías podría en gran medida falsear la competencia y fragmentar el mercado único. Por consiguiente, para salvaguardar el funcionamiento del mercado único, es necesario crear un marco jurídico común de la Unión para abordar colectivamente este reto central aumentando la resiliencia y la seguridad del suministro de la Unión en el ámbito de las tecnologías de cero emisiones netas.

(3) Por lo que respecta a los aspectos externos, en particular en lo que se refiere a los mercados emergentes y las economías en desarrollo, la UE buscará asociaciones beneficiosas para todas las partes en el marco de su Estrategia Global Gateway, que contribuyen a la diversificación de su cadena de suministro de materias primas, así como a los esfuerzos de los países socios por llevar a cabo una doble transición y desarrollar un valor añadido local.

(4) Para cumplir estos compromisos, la Unión debe acelerar su ritmo de transición hacia las energías limpias, en particular aumentando la eficiencia energética y la proporción de fuentes de energía renovables. Esto contribuirá a alcanzar los objetivos de la UE del Plan de Acción del Pilar Europeo de Derechos Sociales para 2030 de una tasa de empleo de al menos el 78% y la participación en la formación de al menos el 60% de los adultos. También contribuirá a garantizar que la transición ecológica sea justa y equitativa³⁴.

(5) El aumento de los precios de la energía tras la agresión militar injustificada e ilegal de la Federación de Rusia contra Ucrania dio un fuerte impulso para acelerar la aplicación del Pacto Verde Europeo y reforzar la resiliencia de la Unión de la Energía acelerando la transición hacia una energía limpia y poniendo fin a toda dependencia de los combustibles fósiles exportados desde Rusia. El plan REPowerEU³⁵ desempeña un papel clave en la respuesta a las dificultades y a las perturbaciones del mercado mundial de la energía causadas por la invasión de Ucrania por parte de la Federación de Rusia. Dicho plan tiene por objeto acelerar la transición energética en la Unión Europea, con el fin de reducir el consumo de gas y electricidad de la Unión e impulsar las inversiones en el despliegue de soluciones eficientes desde el punto de vista energético y con bajas emisiones de carbono. El plan establece, entre otras cosas, objetivos para duplicar la capacidad solar fotovoltaica de aquí a 2025 e instalar 600 GW de capacidad solar fotovoltaica de aquí a 2030; duplicar la tasa de despliegue de bombas de calor; alcanzar 10 millones de toneladas de producción interna de hidrógeno renovable de aquí a 2030; y aumentar sustancialmente la producción de biometano. El plan también establece que para alcanzar los objetivos del plan REPowerEU será necesario diversificar la oferta de equipos

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).

33. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «“Objetivo 55”: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática» [COM(2021) 550 de 14.7.2021].

34. Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática, adoptada el 16 de junio de 2022 como parte del paquete de medidas «Objetivo 55».

35. Comunicación de 18 de mayo de 2022 de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final, de 18.5.2022].

de energías con bajas emisiones de carbono y materias primas fundamentales, reducir las dependencias sectoriales, superar los cuellos de botella en las cadenas de suministro y ampliar la capacidad de fabricación de tecnologías energéticas limpias de la Unión. Como parte de sus esfuerzos por aumentar la cuota de las energías renovables en la generación de electricidad, la industria, los edificios y el transporte, la Comisión propone aumentar el objetivo de la Directiva sobre fuentes de energía renovables hasta el 45% de aquí a 2030 y aumentar el objetivo de la Directiva de eficiencia energética hasta el 13%. Esto elevaría la capacidad total de generación de energía renovable a 1 236 GW de aquí a 2030, frente a los 1 067 GW de aquí a 2030 previstos en la propuesta de 2021, y supondrá un aumento de las necesidades de almacenamiento mediante baterías para hacer frente a la intermitencia en la red eléctrica. Del mismo modo, las políticas relacionadas con la descarbonización del sector del transporte por carretera, como el Reglamento (UE) 2019/631 y el Reglamento (UE) 2019/1242, serán poderosos motores para una mayor electrificación del sector del transporte por carretera y, por tanto, un aumento de la demanda de baterías.

(6) La transformación hacia las cero emisiones netas ya está provocando enormes cambios industriales, económicos y geopolíticos en todo el mundo, que serán cada vez más pronunciados a medida que el mundo avance en sus esfuerzos de descarbonización. El camino hacia las cero emisiones netas ofrece grandes oportunidades para la expansión de la industria de la Unión de cero emisiones netas, aprovechando la fortaleza del mercado único y promoviendo la inversión en los sectores de las tecnologías de energías renovables, las tecnologías de almacenamiento de calor y electricidad, las bombas de calor, las tecnologías de red, los combustibles renovables de las tecnologías de origen no biológico, los electrolizadores y las pilas de combustible, la fusión, los pequeños reactores modulares y los mejores combustibles relacionados, las tecnologías de captura, utilización y almacenamiento de carbono, y las tecnologías de eficiencia energética relacionadas con el sistema energético y sus cadenas de suministro, lo que permitirá la descarbonización de nuestros sectores económicos, desde el suministro de energía hasta el transporte, los edificios y la industria. Una industria de cero emisiones netas en la Unión Europea puede contribuir significativamente a alcanzar los objetivos climáticos y energéticos de la Unión de manera eficaz, así como a apoyar otros objetivos del Pacto Verde, creando al mismo tiempo empleo y crecimiento.

(7) Para alcanzar los objetivos en materia de clima y energía para 2030, debe darse prioridad a la eficiencia energética. Ahorrar energía es la forma más barata, segura y limpia de alcanzar esos objetivos. El principio de primacía de la eficiencia energética es un principio general de la política energética de la UE y es importante tanto en sus aplicaciones prácticas como en las decisiones políticas y de inversión. Por lo tanto, es esencial ampliar la capacidad de fabricación de la Unión de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético, como las bombas de calor y las tecnologías de redes inteligentes, que ayudan a la UE a reducir y controlar su consumo de energía.

(8) Los objetivos de descarbonización de la Unión, la seguridad del suministro energético, la digitalización del sistema energético y la electrificación de la demanda, por ejemplo, en la movilidad y la necesidad de puntos de recarga rápida, requieren una enorme expansión de las redes eléctricas en la Unión Europea, tanto a nivel de transporte como de distribución. En cuanto al transporte, se necesitan sistemas de corriente continua de alta tensión (HVDC) para conectar las energías renovables marinas; mientras que, en cuanto a la distribución, la conexión de los proveedores de electricidad y la gestión de la flexibilidad de la demanda se basan en inversiones en tecnologías de red innovadoras, como la recarga inteligente de los vehículos eléctricos, la automatización de la eficiencia energética de los edificios y la industria y los controles inteligentes, la infraestructura de medición avanzada (IMA) y los sistemas domésticos de gestión de la energía. La red eléctrica debe interactuar con muchos

agentes o dispositivos sobre la base de un nivel detallado de observabilidad y, por tanto, de disponibilidad de datos, para permitir la flexibilidad, la recarga inteligente y los edificios inteligentes con redes eléctricas inteligentes que permitan la respuesta de los consumidores desde el punto de vista de la demanda y la adopción de energías renovables. La conexión de las tecnologías de cero emisiones netas a la red de la Unión Europea requiere una expansión sustancial de las capacidades de fabricación de las redes eléctricas en ámbitos como los cables, las subestaciones y los transformadores marinos y terrestres.

(9) Es necesario un esfuerzo político adicional para respaldar aquellas tecnologías que estén comercialmente disponibles y tengan un buen potencial de rápida expansión a fin de contribuir a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión para 2030, mejorar la seguridad del suministro de tecnologías de cero emisiones netas y sus cadenas de suministro, y salvaguardar o reforzar la resiliencia general y la competitividad del sistema energético de la Unión. Esto incluye el acceso a una fuente segura y sostenible de los mejores combustibles de su clase, tal como se describe en el considerando 8 del Reglamento Delegado (UE) 2022/1214 de la Comisión.

(10) Para alcanzar los objetivos de 2030 es necesario prestar especial atención a algunas de las tecnologías de cero emisiones netas, también en vista de su importante contribución en el camino hacia las cero emisiones netas de aquí a 2050. Estas tecnologías incluyen las tecnologías solares fotovoltaicas y térmicas, las tecnologías de energías renovables terrestres y marinas, las tecnologías de almacenamiento y baterías, las tecnologías de bombas de calor y energía geotérmica, los electrolizadores y las pilas de combustible, el biogás/biometano sostenible, las tecnologías de captura y almacenamiento de carbono y las tecnologías de red. Estas tecnologías desempeñan un papel clave en la autonomía estratégica abierta de la Unión, al garantizar que los ciudadanos tengan acceso a una energía limpia, asequible y segura. Teniendo en cuenta su papel, estas tecnologías deberían someterse a procedimientos de concesión de autorizaciones aún más rápidos, obtener el estatuto de la máxima importancia nacional posible con arreglo al Derecho nacional y beneficiarse de un apoyo adicional para atraer inversiones.

(11) A fin de garantizar la resiliencia del futuro sistema energético de la Unión, esta expansión debe realizarse en toda la cadena de suministro de las tecnologías en cuestión, de manera plenamente complementaria con la Ley de Materias Primas Fundamentales.

(12) En 2020, la Comisión Europea adoptó una Estrategia de la UE para la Integración del Sistema Energético. Esta Estrategia estableció una visión sobre cómo acelerar la transición hacia un sistema energético más integrado que sirva para lograr una economía climáticamente neutra al menor coste en todos los sectores. Comprende tres conceptos complementarios que se refuerzan mutuamente: en primer lugar, un sistema energético más «circular», centrado en la eficiencia energética; en segundo lugar, una mayor electrificación directa de los sectores de uso final; en tercer lugar, el uso de combustibles renovables y con baja emisión de carbono, incluido el hidrógeno, para aplicaciones de uso final cuando la calefacción o la electrificación directas no sean viables o tengan costes más elevados. Las consideraciones relacionadas con la integración del sistema energético se refieren a soluciones para integrar plenamente toda la electricidad generada por las instalaciones de energía renovable en el sistema energético más amplio. Esto implica, por ejemplo, la adopción de soluciones técnicas que permitan la integración del excedente de electricidad generado por las instalaciones de electricidad renovable, también mediante el almacenamiento en sus diversas formas y la gestión de la demanda.

(13) El desarrollo de soluciones de captura y almacenamiento de carbono para la industria se enfrenta a una falta de coordinación. Por una parte, a pesar del creciente incentivo de los precios del CO₂ que ofrece el régimen de comercio de derechos de

emisión de la UE para que la industria invierta en la captura de emisiones de CO₂ al hacer que dichas inversiones sean económicamente viables, la industria se enfrenta al riesgo notable de no poder acceder a un emplazamiento de almacenamiento geológico autorizado. Por otra parte, los inversores en los primeros emplazamientos de almacenamiento de CO₂ se enfrentan a costes iniciales para identificarlos, desarrollarlos y evaluarlos incluso antes de que puedan solicitar un permiso de almacenamiento reglamentario. La transparencia sobre la capacidad potencial de almacenamiento de CO₂ en términos de idoneidad geológica de las zonas pertinentes y los datos geológicos existentes, en particular los procedentes de la exploración de emplazamientos de producción de hidrocarburos, puede ayudar a los operadores del mercado a planificar sus inversiones. Los Estados miembros deben publicar dichos datos e informar periódicamente, con una perspectiva de futuro, sobre los avances en el desarrollo de emplazamientos de almacenamiento de CO₂ y las correspondientes necesidades de capacidad de inyección y almacenamiento, con el fin de alcanzar colectivamente el objetivo a escala de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂.

(14) Un obstáculo clave para las inversiones en captura de carbono, que en la actualidad son cada vez más viables desde el punto de vista económico, es la disponibilidad de emplazamientos de almacenamiento de CO₂ en Europa, que sustentan los incentivos de la Directiva 2003/87/CE. Para ampliar la tecnología y sus principales capacidades de fabricación, la UE debe desarrollar un suministro prospectivo de emplazamientos de almacenamiento geológico permanente de CO₂ autorizados de conformidad con la Directiva 2009/31/UE³⁶. Al definir un objetivo de la Unión de 50 millones de toneladas de capacidad operativa anual de inyección de CO₂ de aquí a 2030, en consonancia con las capacidades previstas necesarias en 2030, los sectores pertinentes pueden coordinar sus inversiones hacia una cadena de valor europea de transporte y almacenamiento de CO₂ de cero emisiones netas que las industrias puedan utilizar para descarbonizar sus operaciones. Este despliegue inicial también apoyará un mayor almacenamiento de CO₂ en la perspectiva de 2050. Según las estimaciones de la Comisión, la Unión podría tener que capturar hasta 550 millones de toneladas anuales de CO₂ de aquí a 2050 para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas³⁷, incluido mediante las absorciones de carbono. Esta primera capacidad de almacenamiento a escala industrial reducirá el riesgo de las inversiones en la captura de las emisiones de CO₂ como herramienta importante para alcanzar la neutralidad climática. Cuando el presente Reglamento se incorpore al Acuerdo EEE, el objetivo de la Unión de 50 millones de toneladas anuales de capacidad operativa de inyección de CO₂ de aquí a 2030 se ajustará en consecuencia.

(15) Al definir los emplazamientos de almacenamiento de CO₂ que contribuyen al objetivo de la Unión para 2030 como proyectos estratégicos de cero emisiones netas, puede acelerarse y facilitarse el desarrollo de emplazamientos de almacenamiento de CO₂, y la creciente demanda industrial de emplazamientos de almacenamiento puede canalizarse hacia los emplazamientos de almacenamiento más rentables. Un volumen cada vez mayor de yacimientos de gas y petróleo que se están agotando y que se encuentran al final de su vida útil de producción podrían convertirse en emplazamientos seguros de almacenamiento de CO₂. Además, la industria del petróleo y el gas ha confirmado su determinación de emprender una transición energética y posee los activos, las capacidades y los conocimientos necesarios para explorar y desarrollar emplazamientos de almacenamiento adicionales. Para alcanzar el objetivo de la Unión de 50 millones de toneladas de capacidad operativa anual de inyección

36. 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

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

de CO₂ de aquí a 2030, el sector debe poner en común sus contribuciones para garantizar que la captura y el almacenamiento de carbono como solución climática estén disponibles con anticipación a la demanda. A fin de garantizar un desarrollo oportuno, rentable y a escala de la Unión de los emplazamientos de almacenamiento de CO₂ en consonancia con el objetivo de la UE en materia de capacidad de inyección, los titulares de licencias de producción de petróleo y gas en la UE deben contribuir a este objetivo en proporción a su capacidad de fabricación de petróleo y gas, y ofrecer al mismo tiempo flexibilidad para cooperar y tener en cuenta otras contribuciones de terceros.

(16) La Unión ha contribuido a construir un sistema económico mundial basado en un comercio abierto y basado en normas, impulsado por el respeto y la promoción de las normas de sostenibilidad social y medioambiental, y está plenamente comprometida con estos valores.

(17) Para abordar los problemas de seguridad del suministro y contribuir a apoyar la resiliencia del sistema energético de la Unión y los esfuerzos de descarbonización y modernización, es necesario ampliar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Los fabricantes de tecnologías solares fotovoltaicas de la Unión deben aumentar su ventaja competitiva y mejorar las perspectivas de seguridad del suministro, procurando alcanzar al menos 30 gigavatios de capacidad de fabricación de energía solar fotovoltaica operativa de aquí a 2030 a lo largo de toda la cadena de valor de la energía fotovoltaica, en consonancia con los objetivos establecidos en la Alianza Europea de la Industria Solar Fotovoltaica, que cuenta con el apoyo de la Estrategia de Energía Solar de la Unión³⁸. Los fabricantes de tecnologías eólicas y bombas de calor de la Unión deben consolidar su ventaja competitiva y mantener o ampliar sus cuotas de mercado actuales a lo largo de esta década, en consonancia con las previsiones de despliegue tecnológico de la Unión que cumplan sus objetivos energéticos y climáticos para 2030³⁹. Esto se traduce en una capacidad de fabricación de la Unión en 2030 de al menos 36 GW para la energía eólica y de al menos 31 GW para las bombas de calor. Los fabricantes de baterías y electrolizadores de la Unión deben consolidar su liderazgo tecnológico y contribuir activamente a configurar estos mercados. En el caso de las tecnologías de baterías, esto significaría contribuir a los objetivos de la Alianza Europea de Baterías y aspirar a que los fabricantes de baterías de la Unión satisfagan casi el 90% de la demanda anual de baterías de la Unión, lo que se traduciría en una capacidad de fabricación de la Unión de al menos 550 GWh en 2030. Para los fabricantes de electrolizadores de la UE, el plan REPowerEU prevé 10 millones de toneladas de producción interna de hidrógeno renovable y otros 10 millones de toneladas de importaciones de hidrógeno renovable de aquí a 2030. Para garantizar que el liderazgo tecnológico de la UE se traduzca en liderazgo comercial, tal como se apoya en la Declaración conjunta sobre electrolizadores de la Comisión y la Alianza Europea por un Hidrógeno Limpio, los fabricantes de electrolizadores de la UE deben seguir impulsando su capacidad, de modo que la capacidad total instalada de electrolizadores alcance al menos 100 GW de hidrógeno de aquí a 2030.

(18) Teniendo en cuenta estos objetivos en conjunto, y considerando también que, para determinados elementos de la cadena de suministro (como los inversores, así como las células solares, las obleas y los lingotes para la energía solar fotovoltaica o

38. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de Energía Solar de la UE» [SWD(2022) 148 final, de 18.5.2022].

39. De conformidad con los objetivos establecidos en el plan REPowerEU [COM(2022) 230 final], y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que lo acompaña, «Implementing the Repower EU Action Plan: Investment Needs, Hydrogen Accelerator and achieving the Bio-Methane Targets Accompanying the Document : Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions REPowerEU Plan» [«Aplicación del Plan de Acción de RepowerEU: necesidades de inversión, acelerador del hidrógeno y consecución de los objetivos de biometano, que acompaña al documento Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Plan REPowerEU»», documento en inglés] [SWD(2022) 230 final, de 18.5.2022].

los cátodos y los ánodos para las baterías), la capacidad de fabricación de la Unión es baja, la capacidad anual de tecnologías de cero emisiones netas de la Unión debe aspirar a aproximarse o alcanzar un valor de referencia anual global de fabricación de al menos el 40% de las necesidades anuales de despliegue de aquí a 2030 para las tecnologías enumeradas en el anexo.

(19) El aumento de la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión Europea también facilitará el suministro mundial de tecnologías de cero emisiones netas y la transición hacia fuentes de energía limpias a escala mundial.

(20) Al mismo tiempo, los productos de tecnologías de cero emisiones netas contribuirán a la resiliencia y la seguridad del suministro de energía limpia de la Unión. Un suministro seguro de energía limpia es un requisito previo para el desarrollo económico, así como para el orden público y la seguridad. Los productos de tecnologías de cero emisiones netas también aportarán beneficios a otros sectores económicos de importancia estratégica, como la agricultura y la producción de alimentos, al garantizar el acceso a energía y maquinaria limpias a precios competitivos, contribuyendo así de forma sostenible a la seguridad alimentaria de la UE y proporcionando un mercado cada vez mayor para las alternativas de origen biológico a través de la economía circular. Del mismo modo, el cumplimiento de las ambiciones climáticas de la Unión se traducirá tanto en crecimiento económico como en bienestar social.

(21) Con el fin de mantener la competitividad y reducir las actuales dependencias estratégicas de importación de productos clave de tecnologías de cero emisiones netas y sus cadenas de suministro, evitando al mismo tiempo la formación de otras nuevas, la Unión debe seguir reforzando su base industrial de cero emisiones netas y ser más competitiva y favorable a la innovación. La Unión debe permitir el desarrollo de la capacidad de fabricación de manera más rápida, sencilla y previsible.

(22) Los Estados miembros deben presentar proyectos actualizados de sus planes nacionales de energía y clima para el período 2021-2030 en junio de 2023⁴⁰. Como se subraya en las orientaciones de la Comisión a los Estados miembros para la actualización de los planes nacionales de energía y clima para el período 2021-2030⁴¹, los planes actualizados deben describir los objetivos y las políticas de los Estados miembros para facilitar la ampliación de los proyectos de fabricación de tecnologías, equipos y componentes clave de eficiencia energética y con bajas emisiones de carbono disponibles comercialmente en su territorio. Dichos planes también deben describir los objetivos y las políticas de los Estados miembros para lograr dicha ampliación mediante esfuerzos de diversificación en terceros países y permitir a sus industrias capturar y almacenar de forma permanente emisiones de CO₂ en emplazamientos de almacenamiento geológicos.

(23) Además, la Comunicación sobre el Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas⁴² establece un enfoque global para apoyar la expansión de las tecnologías energéticas limpias basada en cuatro pilares. El primer pilar tiene por objeto crear un marco regulador que simplifique y agilice la concesión de autorizaciones para nuevos centros de fabricación y montaje de tecnologías de cero emisiones netas y facilite la expansión de la industria de cero emisiones netas de la Unión. El segundo pilar del plan consiste en impulsar la inversión y la financiación de la producción de tecnologías de cero emisiones netas, a través del marco tempo-

40. Los Estados miembros actualizarán sus planes nacionales para el período 2021-2030 a más tardar en junio de 2023 (proyectos de planes) y junio de 2024 (planes definitivos). Véanse el artículo 14 y los requisitos del capítulo 2 y el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1999.

41. Comunicación de la Comisión relativa a las orientaciones a los Estados miembros para la actualización de los planes nacionales de energía y clima para el período 2021-2030 (2022/C 495/02) (DO C 495 de 29.12.2022, p. 24).

42. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones «Un Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas» [COM(2023) 62 final, de 1.2.2023].

ral de crisis y transición revisado adoptado en marzo de 2023 y la creación de un Fondo para la Soberanía Europea para mantener la ventaja europea en tecnologías fundamentales y emergentes pertinentes para las transiciones ecológica y digital. El tercer pilar está relacionado con el desarrollo de las capacidades necesarias para llevar a cabo la transición y aumentar el número de trabajadores cualificados en el sector de las tecnologías energéticas limpias. El cuarto pilar se centra en el comercio y la diversificación de la cadena de suministro de materias primas fundamentales. Esto incluye la creación de un Club de Materias Primas Fundamentales, la colaboración con socios afines para reforzar colectivamente las cadenas de suministro y la diversificación de los proveedores únicos de insumos fundamentales.

(24) En el marco del primer pilar, la Unión debe desarrollar y mantener una base industrial para el suministro de soluciones tecnológicas de cero emisiones netas a fin de garantizar su suministro energético, sin dejar de lado el cumplimiento de sus objetivos en materia de neutralidad climática. Para apoyar ese objetivo y evitar dependencias en el suministro de tecnologías de cero emisiones netas que retrasarían los esfuerzos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión o pondrían en peligro la seguridad del suministro de energía, el presente Reglamento establecerá disposiciones para fomentar la demanda de tecnologías de cero emisiones netas sostenibles y resilientes.

(25) Las Directivas 2014/23/UE, 2014/24/UE y 2014/25/UE ya permiten a los poderes adjudicadores y las entidades que adjudican contratos mediante procedimientos de contratación pública basarse, además de en el precio o el coste, en criterios adicionales para identificar la oferta económicamente más ventajosa. Estos criterios se refieren, por ejemplo, a la calidad de la oferta, incluidas las características sociales, medioambientales e innovadoras. Al adjudicar contratos de tecnologías de cero emisiones netas a través de la contratación pública, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras deben evaluar debidamente en qué medida las ofertas contribuyen a la sostenibilidad y la resiliencia sobre la base de una serie de criterios relacionados con la sostenibilidad medioambiental, la innovación y la integración del sistema energético de la oferta y con la resiliencia.

(26) Los criterios de sostenibilidad social ya pueden aplicarse con arreglo a la legislación vigente y pueden incluir las condiciones de trabajo y la negociación colectiva en consonancia con el pilar europeo de derechos sociales, de conformidad con el artículo 30, apartado 3, de la Directiva 2014/23/UE, el artículo 18, apartado 2, de la Directiva 2014/24/UE y el artículo 36, apartado 2, de la Directiva 2014/25/UE. Los poderes adjudicadores deben contribuir a la sostenibilidad social adoptando las medidas adecuadas para garantizar que, al ejecutar los contratos públicos, los operadores económicos cumplan las obligaciones aplicables en materia social y laboral establecidas en el Derecho de la Unión, el Derecho nacional, los convenios colectivos o las disposiciones de Derecho internacional medioambiental, social y laboral enumeradas en el anexo X de la Directiva 2014/23/UE, el anexo X de la Directiva 2014/24/UE y el anexo XIV de la Directiva 2014/25/UE⁴³.

(27) Sin perjuicio de la legislación de la Unión aplicable a una tecnología específica, en particular en virtud de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaure un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles⁴⁴ y de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las pilas y baterías y sus residuos⁴⁵, y salvo indicación en contrario, al evaluar la sostenibilidad medioam-

43. Comunicación de la Comisión «Adquisiciones sociales. Una guía para considerar aspectos sociales en las contrataciones públicas (2.ª edición)» [C(2021) 3573 final].

44. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaure un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE [COM(2022) 142 final, de 30.3.2022].

45. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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 [COM(2020) 798 final, de 10.12.2020].

biental de las soluciones de cero emisiones netas que se adquieran sobre la base del presente Reglamento, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras podrán tener en cuenta diversos elementos con repercusiones en el clima y el medio ambiente. Estos pueden incluir, por ejemplo, la durabilidad y fiabilidad de la solución; la facilidad de reparación y mantenimiento; la facilidad de actualización y reacondicionamiento; la facilidad y la calidad del reciclado; el uso de sustancias; el consumo de energía, agua y otros recursos en una o varias etapas del ciclo de vida del producto; el peso y el volumen del producto y de su embalaje; la incorporación de componentes usados; la cantidad, las características y la disponibilidad de los consumibles necesarios para un mantenimiento y utilización adecuados; la huella ambiental del producto y sus impactos medioambientales a lo largo del ciclo de vida; la huella de carbono del producto; la liberación del microplásticos; las emisiones a la atmósfera, el agua o el suelo en una o varias etapas del ciclo de vida del producto; las cantidades de residuos generados; las condiciones de uso.

(28) A fin de tener en cuenta, en el marco de un procedimiento de contratación pública, la necesidad de diversificar las fuentes de suministro de tecnologías de cero emisiones netas y así evitar las fuentes únicas de suministro en el sentido del artículo 19, apartado 2, y sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Unión, debe considerarse al menos que el suministro no está suficientemente diversificado cuando una única fuente suministre más del 65% de la demanda de una tecnología de cero emisiones netas específica dentro de la Unión.

(29) A efectos de la creación de sistemas que benefician a los hogares o los consumidores y que incentiven la compra de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas, y sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Unión, debe considerarse que el suministro no está suficientemente diversificado cuando una única fuente suministre más del 65% de la demanda total de una tecnología de cero emisiones netas específica dentro de la Unión. Para garantizar una aplicación coherente, la Comisión debe publicar una lista anual, a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, de la distribución del origen de los productos finales de tecnologías de cero emisiones netas de esta categoría, desglosada por el porcentaje de suministro de la Unión procedente de diferentes fuentes en el último año para el que se disponga de datos.

(30) En virtud de la Decisión 2014/115/UE del Consejo se aprobó, en particular, la modificación del Acuerdo sobre Contratación Pública de la Organización Mundial del Comercio (en lo sucesivo, «el ACP»)⁴⁶. El objetivo del ACP es establecer un marco multilateral de derechos y obligaciones equilibrados en materia de contratación pública, con miras a conseguir la liberalización y la expansión del comercio mundial. En el caso de los contratos cubiertos por el apéndice I del ACP de la Unión Europea, así como por otros acuerdos internacionales pertinentes que vinculan a la Unión, en particular los acuerdos de libre comercio y el artículo III, apartado 8, letra a), del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, para la compra, por parte de agencias gubernamentales, de productos adquiridos para su reventa comercial o con vistas a su utilización en la producción de mercancías para la venta comercial, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras no deben aplicar los requisitos del artículo 19, apartado 1, letra d), a los operadores económicos de fuentes de suministro que sean signatarios de los acuerdos.

(31) La aplicación de las disposiciones sobre resiliencia en los procedimientos de contratación pública establecidas en el artículo 19 debe entenderse sin perjuicio de la aplicación del artículo 25 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁷ y de los artículos 43 y 85 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento

46. Decisión 2014/115/UE del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, relativa a la celebración del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo sobre Contratación Pública (DO L 68 de 7.3.2014, p. 1).

47. 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).

Europeo y del Consejo⁴⁸, de conformidad con las orientaciones de la Comisión de 2019⁴⁹. Del mismo modo, las disposiciones sobre contratación pública deben seguir aplicándose a las obras, los suministros y los servicios sujetos al artículo 19, en particular el artículo 67, apartado 4, de la Directiva 2014/24/UE y cualquier medida de ejecución resultante de la propuesta de Reglamento por el que se instaure un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles.

(32) La ponderación de los criterios sobre la contribución de la oferta en términos de sostenibilidad y resiliencia en relación con los procedimientos de contratación pública se entiende sin perjuicio de la posibilidad de que los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras establezcan un umbral más elevado para los criterios relativos a la sostenibilidad y la innovación medioambientales, de conformidad con el artículo 41, apartado 3, y el considerando 64 de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰, el artículo 67, apartado 5, de la Directiva 2014/24/UE y el artículo 82, apartado 5, de la Directiva 2014/25/UE.

(33) A fin de limitar la carga administrativa derivada de la necesidad de tener en cuenta criterios relativos a la contribución de la oferta en términos de sostenibilidad y resiliencia, en particular para los compradores públicos más pequeños y los contratos de menor valor que no tengan un impacto importante en el mercado, la aplicación de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento debe aplazarse dos años para los compradores públicos que no sean centrales de compras y para los contratos de un valor inferior a 25 millones EUR.

(34) A efectos de la aplicación de las disposiciones sobre contratación pública de conformidad con el artículo 19, cuando un producto esté cubierto por un acto delegado adoptado en virtud del Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹, los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras deben adquirir únicamente los productos que cumplan la obligación establecida en el artículo 7, apartado 2, de dicho Reglamento.

(35) Los hogares y los consumidores finales son una parte esencial de la demanda de la Unión de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas y los sistemas de ayudas públicas para incentivar la compra de dichos productos por parte de los hogares, en particular para los hogares y consumidores vulnerables de clase baja y media baja, son herramientas importantes para acelerar la transición ecológica. En el marco de la Iniciativa sobre Techados Solares anunciada en la Estrategia de Energía Solar de la UE⁵², los Estados miembros deben, por ejemplo, establecer programas nacionales para apoyar el despliegue masivo de energía solar en techados. En el plan REPowerEU, la Comisión pidió a los Estados miembros que hicieran pleno uso de las medidas de apoyo que fomentan el cambio a bombas de calor. Estos sistemas de ayudas establecidos a nivel nacional por los Estados miembros o a nivel local por las autoridades locales o regionales también deben contribuir a mejorar la sostenibilidad y la resiliencia de las tecnologías de cero emisiones netas de la UE. Las autoridades públicas deben, por ejemplo, proporcionar una mayor compensación financiera a los beneficiarios por la adquisición de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas que contribuyan en mayor medida a la resiliencia en la Unión. Las autoridades públicas deben garantizar que sus sistemas de ayudas sean abiertos, transparentes y no discriminatorios, de modo que contribu-

48. Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

49. Comunicación de la Comisión «Directrices sobre la participación de licitadores y bienes de terceros países en el mercado de contratación pública de la UE», Bruselas [C(2019) 5494 final, de 24.7.2019].

50. 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).

51. 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).

52. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de Energía Solar de la UE» [COM(2022) 221 final, de 18.5.2022].

yan a aumentar la demanda de productos de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Las autoridades públicas también deben limitar la compensación financiera adicional para dichos productos, a fin de no ralentizar el despliegue de las tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Para aumentar la eficiencia de dichos sistemas de ayudas, los Estados miembros deben garantizar que la información sea fácilmente accesible tanto para los consumidores como para los fabricantes de tecnologías de cero emisiones netas en un sitio web gratuito. El uso por parte de las autoridades públicas de la contribución en términos de sostenibilidad y resiliencia en sistemas de ayudas dirigidos a los consumidores o a los hogares debe entenderse sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales y de las normas de la Organización Mundial del Comercio en materia de subvenciones.

(36) Al diseñar sistemas de ayudas para beneficiar a los hogares o los consumidores e incentivar la compra de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas enumerados en el anexo, los Estados miembros, las autoridades regionales o locales, los organismos de Derecho público o las asociaciones formadas por una o varias de dichas autoridades o uno o varios de dichos organismos de Derecho público deben garantizar el respeto de los compromisos internacionales de la Unión, en particular velando por que los sistemas de ayudas no alcancen una magnitud que cause un perjuicio grave a los intereses de los miembros de la Organización Mundial del Comercio.

(37) La Comisión también debe ayudar a los Estados miembros en el diseño de sistemas de ayudas dirigidos a los hogares y los consumidores a fin de crear sinergias e intercambiar las mejores prácticas. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas también debe desempeñar un papel importante a la hora de acelerar la aplicación de la contribución en términos de sostenibilidad y resiliencia por parte de los Estados miembros y las autoridades públicas en sus prácticas de contratación y subastas públicas. Debe publicar orientaciones y determinar las mejores prácticas sobre cómo definir la contribución y cómo utilizarla, proporcionando ejemplos concretos y específicos.

(38) Para que la industria pueda ajustar su producción a tiempo, los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras deben informar al mercado con antelación de sus necesidades estimadas de contratación pública de productos de tecnologías de cero emisiones netas.

(39) Como se indica en la Comunicación sobre el Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas, publicada el 1 de febrero de 2023, las cuotas de mercado de la industria de la Unión están sometidas a una fuerte presión, debido a las subvenciones en terceros países que socavan la igualdad de condiciones. Esto se traduce en la necesidad de una reacción rápida y ambiciosa de la Unión en la modernización de su marco jurídico.

(40) El acceso a la financiación es fundamental para garantizar la autonomía estratégica abierta de la Unión y para establecer una base de fabricación sólida para las tecnologías de cero emisiones netas y sus cadenas de suministro en toda la Unión. La mayoría de las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos del Pacto Verde procederán de capital privado⁵³ atraído por el potencial de crecimiento del ecosistema de cero emisiones netas. Por lo tanto, unos mercados de capitales profundos e integrados que funcionen correctamente serán esenciales para recaudar y canalizar los fondos necesarios para la transición ecológica y los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas. Así pues, es necesario avanzar

53. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Identifying Europe's recovery needs Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Europe's moment: Repair and Prepare for the Next Generation» [«Identificación de las necesidades de recuperación de Europa», que acompaña al documento Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «El momento de Europa: reparar los daños y preparar el futuro para la próxima generación», documento en inglés] [SWD(2020) 98 final, de 27.5.2020].

ràpidamente hacia la unión de los mercados de capitales para que la UE cumpla sus objetivos de cero emisiones netas. La agenda de finanzas sostenibles (y financiación combinada) también desempeña un papel crucial en el aumento de las inversiones en tecnologías de cero emisiones netas, garantizando al mismo tiempo la competitividad del sector.

(41) Cuando la inversión privada por sí sola no sea suficiente, el despliegue efectivo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas puede requerir apoyo público en forma de ayudas estatales. Dichas ayudas deben tener un efecto incentivador, ser necesarias, adecuadas y proporcionadas. Las directrices sobre ayudas estatales existentes, que han sido recientemente objeto de una revisión en profundidad en consonancia con los objetivos de doble transición, ofrecen amplias posibilidades de apoyar inversiones para proyectos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Los Estados miembros pueden desempeñar un papel importante a la hora de facilitar el acceso a la financiación para proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas abordando las deficiencias del mercado mediante ayudas estatales específicas. El marco temporal de crisis y transición (MTCT), adoptado el 9 de marzo de 2023, tiene por objeto garantizar unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior, dirigidas a aquellos sectores en los que se haya detectado un riesgo de deslocalización a un tercer país, y proporcionadas en términos de importes de ayuda. El MTCT permitiría a los Estados miembros establecer medidas para apoyar nuevas inversiones en instalaciones de producción en sectores estratégicos de cero emisiones netas definidos, también a través de incentivos fiscales. El importe permitido de las ayudas se puede modular con intensidades de ayuda y límites máximos de ayuda más elevados si la inversión está situada en zonas asistidas, a fin de contribuir al objetivo de la convergencia entre los Estados miembros y las regiones. Se requieren condiciones adecuadas para verificar los riesgos concretos de desvío de la inversión fuera del Espacio Económico Europeo (EEE) y la ausencia de riesgo de deslocalización dentro del EEE. Para movilizar recursos nacionales a tal fin, los Estados miembros podrán utilizar una parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión que los Estados miembros tengan que asignar para fines relacionados con el clima.

(42) Varios programas de financiación de la Unión, como el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, InvestEU, los programas de la política de cohesión o el Fondo de Innovación, también están disponibles para financiar inversiones en proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas.

(43) El Reglamento modificado sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia⁵⁴ puso a disposición de los Estados miembros 20 000 millones EUR adicionales de ayuda no reembolsable para promover la eficiencia energética y sustituir los combustibles fósiles, entre otras cosas a través de proyectos industriales de la UE de cero emisiones netas. Como se señala en la Orientación de la Comisión sobre los capítulos de REPowerEU⁵⁵, se anima a los Estados miembros a incluir, en el capítulo de sus planes de recuperación y resiliencia dedicado al plan REPowerEU, medidas de apoyo a las inversiones en la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y la innovación industrial, de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁶.

(44) InvestEU es el programa emblemático de la UE para impulsar la inversión, especialmente la transición ecológica y digital, proporcionando financiación y asis-

54. Reglamento (UE) 2023/435 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/241 en lo relativo a los capítulos de REPowerEU en los planes de recuperación y resiliencia y se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1303/2013, (UE) 2021/1060 y (UE) 2021/1755, y la Directiva 2003/87/CE (DO L 63 de 28.2.2023, p. 1).

55. Comunicación de la Comisión «Orientación sobre los planes de recuperación y resiliencia en el contexto de REPowerEU», 2023/C 80/01 (DO C 80 de 3.3.2023, p. 1).

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).

tencia técnica, por ejemplo, a través de mecanismos de financiación combinada. Este enfoque contribuye a atraer capital público y privado adicional. Además, se anima a los Estados miembros a contribuir al compartimento de los Estados miembros de InvestEU para apoyar los productos financieros disponibles para la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales aplicables.

(45) Los Estados miembros pueden prestar apoyo a través de los programas de la política de cohesión en consonancia con las normas aplicables en virtud del Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁷ para fomentar la adopción de proyectos estratégicos de cero emisiones netas en las regiones menos desarrolladas y en transición a través de paquetes de inversión en infraestructuras, inversiones productivas en innovación, capacidad de fabricación en pymes, servicios, medidas de formación y mejora de las capacidades, en particular el apoyo al desarrollo de capacidades de las autoridades públicas y los promotores. Los porcentajes de cofinanciación aplicables establecidos en los programas podrán ser de hasta el 85% para las regiones menos desarrolladas y de hasta el 60 o el 70% para las regiones en transición en función del fondo de que se trate y de la situación de la región, pero los Estados miembros podrán superar estos límites máximos dentro del proyecto de que se trate, cuando sea posible con arreglo a las normas sobre ayudas estatales. El instrumento de apoyo técnico puede ayudar a los Estados miembros y las regiones a preparar estrategias de crecimiento de cero emisiones netas, mejorar el entorno empresarial, reducir la burocracia y acelerar la concesión de autorizaciones. Debe alentarse a los Estados miembros a promover la sostenibilidad de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas mediante la integración de estas inversiones en las cadenas de valor europeas, sobre la base, en particular, de las redes de cooperación interregional y transfronteriza.

(46) El Fondo de Innovación también ofrece una vía muy prometedora y rentable para apoyar la expansión de la fabricación y el despliegue de hidrógeno renovable y otras tecnologías estratégicas de cero emisiones netas en Europa, reforzando así la soberanía de Europa en tecnologías clave para la acción por el clima y la seguridad energética.

(47) Un Fondo para la Soberanía Europea proporcionaría una respuesta estructural a las necesidades de inversión. Contribuirá a mantener la ventaja europea en tecnologías fundamentales y emergentes pertinentes para las transiciones ecológica y digital, incluidas las tecnologías de cero emisiones netas. Este instrumento estructural se basará en la experiencia de proyectos plurinacionales coordinados en el marco de los PIICE e intentará mejorar el acceso de todos los Estados miembros a dichos proyectos, salvaguardando así la cohesión y el mercado único frente a los riesgos causados por la disponibilidad desigual de las ayudas estatales.

(48) Para superar las limitaciones de los actuales esfuerzos fragmentados de inversión pública y privada, facilitar la integración y el rendimiento de las inversiones, la Comisión y los Estados miembros deben coordinar mejor sus esfuerzos y crear sinergias entre los programas de financiación existentes a nivel nacional y de la Unión, así como garantizar una mejor coordinación y colaboración con la industria y las principales partes interesadas del sector privado. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas desempeña un papel clave a la hora de elaborar una visión global de las oportunidades de financiación disponibles y pertinentes y debatir las necesidades de financiación individuales de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas.

57. 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).

(49) Con el fin de desplegar o ampliar lo antes posible los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas para garantizar la seguridad del suministro de tecnologías de cero emisiones netas de la Unión, es importante crear una seguridad de planificación e inversión reduciendo lo máximo posible la carga administrativa para los promotores de proyectos. Por esta razón, deben simplificarse los procedimientos de concesión de autorizaciones de los Estados miembros para los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, garantizando al mismo tiempo que dichos proyectos sean seguros, fiables y eficientes desde el punto de vista medioambiental y que cumplan los requisitos medioambientales, sociales y de seguridad. La legislación medioambiental de la Unión establece condiciones comunes para el proceso y el contenido de los procedimientos nacionales de concesión de autorizaciones, garantizando así un elevado nivel de protección del medio ambiente. La concesión de la condición de proyecto estratégico de cero emisiones netas debe entenderse sin perjuicio de las condiciones de concesión de autorizaciones aplicables a los proyectos pertinentes, en particular las establecidas en la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸, la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁵⁹, la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁰, la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹ y la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶².

(50) Al mismo tiempo, la imprevisibilidad, la complejidad y, en ocasiones, la excesiva duración de los procedimientos nacionales de concesión de autorizaciones socava la seguridad de las inversiones necesaria para el desarrollo efectivo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas. Por consiguiente, a fin de garantizar y acelerar su aplicación efectiva, los Estados miembros deben aplicar procedimientos de concesión de autorizaciones simplificados y predecibles. Además, debe darse prioridad a los proyectos estratégicos de cero emisiones netas a nivel nacional para garantizar un tratamiento administrativo rápido y un tratamiento urgente en todos los procedimientos judiciales y de resolución de litigios relacionados con ellos, sin impedir que las autoridades competentes simplifiquen los procedimientos de concesión de autorizaciones para otros proyectos de tecnologías de cero emisiones netas que no sean proyectos estratégicos de cero emisiones netas o más generales.

(51) Dado su papel a la hora de garantizar la seguridad del suministro de tecnologías de cero emisiones netas de la Unión y su contribución a la autonomía estratégica abierta de la Unión y a la transición ecológica y digital, las autoridades responsables de la concesión de autorizaciones deben considerar que los proyectos estratégicos de cero emisiones netas redundan en el interés público. Sobre la base de su evaluación caso por caso, una autoridad competente en materia de concesión de autorizaciones podrá concluir que el interés público atendido por el proyecto prevalece sobre el interés público relacionado con la protección de la naturaleza y del medio ambiente y que, en consecuencia, el proyecto puede ser autorizado, siempre que se cumplan todas las condiciones pertinentes establecidas en la Directiva 2000/60/CE, la Directiva 92/43/CEE y la Directiva 2009/147/CE⁶³.

58. Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

59. Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

60. Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

61. Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales (DO L 143 de 30.4.2004, p. 56).

62. 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) (versión refundida) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

63. Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (DO L 20 de 26.1.2010, p. 7).

(52) A fin de reducir la complejidad y aumentar la eficiencia y la transparencia, los promotores de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas deben poder interactuar con una única autoridad nacional responsable de coordinar todo el proceso de concesión de autorizaciones y emitir una decisión global dentro del plazo aplicable. A tal fin, los Estados miembros deben designar una única autoridad nacional competente. En función de la organización interna de un Estado miembro, las tareas de la autoridad nacional competente deben poder delegarse en otra autoridad, en las mismas condiciones. Para garantizar el ejercicio efectivo de sus responsabilidades, los Estados miembros deben dotar a su autoridad nacional competente, o a cualquier autoridad que actúe en su nombre, de personal y recursos suficientes.

(53) Con el fin de garantizar la claridad sobre el estatuto de concesión de autorizaciones de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas y limitar la eficacia de los posibles litigios abusivos, sin socavar el control judicial efectivo, los Estados miembros deben garantizar que cualquier litigio relativo al proceso de concesión de autorizaciones se resuelva a su debido tiempo. A tal fin, las autoridades nacionales competentes deben garantizar que los solicitantes y promotores de proyectos tengan acceso a un procedimiento simple de resolución de litigios y que los proyectos estratégicos de cero emisiones netas reciban un trato urgente en todos los procedimientos judiciales y de resolución de litigios que les conciernan, garantizando al mismo tiempo el respeto de los derechos de defensa.

(54) A fin de que las empresas y los promotores de proyectos, incluidos los proyectos transfronterizos, puedan disfrutar directamente de los beneficios del mercado interior sin incurrir en una carga administrativa adicional innecesaria, el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴ establece normas generales para la provisión en línea de procedimientos pertinentes para el funcionamiento del mercado interior. La información que debe presentarse a las autoridades nacionales competentes como parte de los procedimientos de concesión de autorizaciones cubiertos por el presente Reglamento debe figurar en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1724 tras su modificación por el presente Reglamento, y los procedimientos correspondientes se incluyen en su anexo II a fin de garantizar que los promotores de proyectos puedan beneficiarse plenamente de los procedimientos en línea y del sistema técnico basado en el principio de «solo una vez». Las autoridades nacionales competentes que actúan como ventanilla única con arreglo al presente Reglamento se incluyen en la lista de servicios de asistencia y resolución de problemas que figura en el anexo III del Reglamento (UE) 2018/1724.

(55) Los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas se someten a largos y complejos procedimientos de concesión de autorizaciones de dos a siete años, dependiendo del Estado miembro, la tecnología y el segmento de la cadena de valor. Teniendo en cuenta el volumen de las inversiones necesarias, en particular para los proyectos de gigafábricas necesarios para alcanzar las economías de escala previstas, la concesión inadecuada de autorizaciones crea un obstáculo adicional, y a menudo perjudicial, para el aumento de la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Con el fin de proporcionar a los promotores de proyectos y a otros inversores la seguridad y la claridad necesarias para aumentar el desarrollo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, los Estados miembros deben garantizar que el proceso de concesión de autorizaciones relacionado con dichos proyectos no supere los plazos preestablecidos. En el caso de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, la duración del proceso de concesión de autorizaciones no debe exceder los doce meses en el caso de las instalaciones con una producción anual superior a 1 GW, y los nueve meses en

64. Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

el caso de aquellas con una producción anual inferior a 1 GW. En lo que respecta a todos los demás proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, la duración del proceso de concesión de autorizaciones no debe exceder los dieciocho meses en el caso de las instalaciones con una producción anual superior a 1 GW, y los doce meses en el caso de aquellas con una producción anual inferior a 1 GW. En el caso de las tecnologías de cero emisiones netas que no pueden medirse con la métrica GW, como las redes y las tecnologías de captura y almacenamiento de carbono o de captura y utilización de carbono, deben aplicarse los límites máximos de los plazos mencionados. Para la ampliación de las líneas de producción existentes, debe reducirse a la mitad cada uno de los plazos mencionados.

(56) Además, dada la importancia de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas para el suministro de energía de la Unión, algunas restricciones administrativas deben suprimirse o simplificarse parcialmente para acelerar su aplicación.

(57) Las evaluaciones y autorizaciones medioambientales exigidas en virtud del Derecho de la Unión, también en relación con el agua, el aire, los ecosistemas, los hábitats, la biodiversidad y las aves, forman parte integrante del procedimiento de concesión de autorizaciones para un proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y constituyen una salvaguardia esencial para garantizar que se eviten o minimicen los impactos medioambientales negativos. Sin embargo, para garantizar que los procedimientos de concesión de autorizaciones para los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas sean predecibles y oportunos, debe aprovecharse cualquier potencial para simplificar las evaluaciones y autorizaciones necesarias sin reducir el nivel de protección del medio ambiente. A este respecto, debe garantizarse que las evaluaciones necesarias se agrupen para evitar solapamientos innecesarios y que los promotores de proyectos y las autoridades responsables acuerden explícitamente el alcance de la evaluación agrupada antes de que se lleve a cabo la evaluación para evitar un seguimiento innecesario.

(58) Los conflictos por el uso de la tierra pueden crear obstáculos al despliegue de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas. Los planes bien diseñados, incluidos los planes de ordenación territorial y urbanísticos, que tengan en cuenta el potencial de ejecución de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y evalúen sus posibles impactos medioambientales, pueden contribuir a equilibrar los bienes e intereses públicos, reduciendo posibles conflictos y acelerando el despliegue sostenible de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Por consiguiente, las autoridades nacionales, regionales y locales responsables deben considerar la inclusión de disposiciones relativas a los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas a la hora de elaborar los planes pertinentes.

(59) Los datos y servicios espaciales derivados del Programa Espacial de la UE, y en particular de Copernicus, se utilizarán en la medida de lo posible para proporcionar información sobre la geología, la biología, la ecología, el desarrollo socioeconómico y la disponibilidad de recursos para las evaluaciones y autorizaciones medioambientales; estos datos y servicios y, en particular, la capacidad de seguimiento y verificación de las emisiones antropogénicas de CO₂ de Copernicus son los más pertinentes para evaluar el impacto de los proyectos industriales y el impacto de los sumideros de CO₂ antropogénico en las concentraciones y flujos mundiales de gases de efecto invernadero.

(60) De conformidad con el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1025/2012, la Comisión debe pedir a una o varias organizaciones europeas de normalización que elaboren normas europeas para ayudar a alcanzar los objetivos del presente Reglamento.

(61) Los valles de hidrógeno con aplicaciones industriales de uso final desempeñan un papel importante en la descarbonización de las industrias de gran consumo de energía. REPowerEU estableció el objetivo de duplicar el número de valles de

hidrógeno en la Unión. Para alcanzar este objetivo, los Estados miembros deben agilizar la concesión de autorizaciones, considerar la posibilidad de establecer espacios controlados de pruebas y dar prioridad al acceso a la financiación. A fin de reforzar la resiliencia de la industria de cero emisiones netas, los Estados miembros deben garantizar la interconexión de los valles de hidrógeno a través de las fronteras de la Unión. Debe alentarse a las instalaciones industriales que producen su propia energía y pueden contribuir positivamente a la producción de electricidad a contribuir a la red eléctrica inteligente como productoras de energía mediante la simplificación de los requisitos reglamentarios.

(62) Los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas pueden ser una herramienta importante para promover la innovación en los ámbitos de las tecnologías de cero emisiones netas y el aprendizaje normativo. La innovación debe posibilitarse a través de espacios de experimentación, ya que los resultados científicos deben probarse en un entorno real controlado. Deben introducirse espacios controlados de pruebas para probar tecnologías innovadoras de cero emisiones netas en un entorno controlado durante un período de tiempo limitado. Es conveniente encontrar un equilibrio entre la seguridad jurídica para los participantes en los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas y la consecución de los objetivos del Derecho de la Unión. Dado que los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas deben, en cualquier caso, cumplir los requisitos esenciales sobre tecnologías de cero emisiones establecidos en el Derecho de la Unión y nacional, conviene establecer que los participantes que cumplan los requisitos de admisibilidad para los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas y que sigan, de buena fe, las orientaciones facilitadas por las autoridades competentes y las condiciones del plan acordado con dichas autoridades, no estén sujetos a multas o sanciones administrativas. Esto está justificado, ya que las salvaguardias existentes garantizarán, en principio, el cumplimiento efectivo de la legislación de la Unión o de los Estados miembros en materia de tecnologías de cero emisiones netas supervisadas en los espacios controlados de pruebas. La Comisión publicará en 2023 un documento de orientación sobre espacios controlados de pruebas, tal como se anunció en la Nueva Agenda Europea de Innovación, para ayudar a los Estados miembros a preparar los espacios controlados de pruebas de tecnologías de cero emisiones netas. En última instancia, estas tecnologías innovadoras podrían ser esenciales para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión, garantizar la seguridad del suministro y la resiliencia del sistema energético de la Unión y, en consecuencia, entrar en el ámbito de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas.

(63) Se proponen un índice de referencia global y objetivos indicativos para la fabricación de productos clave de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión Europea, con el fin de ayudar a abordar los problemas de vulnerabilidad y dependencia de las importaciones y garantizar el cumplimiento de los objetivos climáticos y energéticos de la Unión.

(64) La expansión de las industrias de tecnologías europeas de cero emisiones netas requiere un número significativo de trabajadores cualificados adicionales, lo que implica importantes necesidades de inversión en el reciclaje y la mejora de las capacidades, también en el ámbito de la educación y la formación profesionales. Esto debe contribuir a la creación de puestos de trabajo de calidad en consonancia con los objetivos de empleo y formación del pilar europeo de derechos sociales. La transición energética requerirá un aumento significativo del número de trabajadores cualificados en una serie de sectores, en particular las energías renovables y el almacenamiento de energía, y tiene un gran potencial para la creación de empleo de calidad. Según el Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética⁶⁵ de la Comisión,

65. Comisión Europea, Dirección General de Investigación e Innovación, Centro Común de Investigación: The strategic energy technology (SET) plan [«El Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética (EETE)», documento en inglés], Oficina de Publicaciones, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/04888>.

se calcula que, solo en la industria manufacturera, las necesidades en materia de capacidades del subsector del hidrógeno y las pilas de combustible son de 180 000 trabajadores, técnicos e ingenieros formados para el año 2030. En el sector de la energía solar fotovoltaica, solo en la industria manufacturera se necesitarían hasta 66 000 puestos de trabajo. La Red Europea de Servicios de Empleo (EURES) ofrece información, asesoramiento y contratación o colocación en beneficio de los trabajadores y los empleadores, incluso a través de las fronteras del mercado interior.

(65) Dado que el refuerzo de la capacidad de fabricación de tecnologías clave de cero emisiones netas en la Unión no será posible sin una mano de obra cualificada considerable, es necesario introducir medidas para impulsar la activación de más personas en el mercado laboral, en particular las mujeres y los jóvenes que ni trabajan, ni estudian, ni reciben formación (ninis), también a través de enfoques en los que primen las capacidades como complemento de la contratación basada en cualificaciones. Además, en consonancia con los objetivos de la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática, es importante prestar un apoyo específico a la transición entre puestos de trabajo para los trabajadores de los sectores obsoletos y en declive. Esto significa invertir en las capacidades y la creación de empleo de calidad necesarias para las tecnologías de cero emisiones netas en la Unión. Tomando plenamente en consideración las iniciativas existentes, como el Pacto Europeo por las Capacidades, las actividades a escala de la UE en materia de información estratégica y previsiones sobre capacidades, como las del Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación Profesional (Cedefop) y la Autoridad Laboral Europea, y los planes generales para la cooperación sectorial en materia de capacidades, el objetivo es movilizar a todos los agentes: las autoridades de los Estados miembros, también a nivel regional y local, los proveedores de educación y formación, los interlocutores sociales y la industria, en particular las pymes, para determinar las necesidades en materia de capacidades, desarrollar programas de educación y formación y desplegarlos a gran escala de manera rápida y operativa. Los proyectos estratégicos de cero emisiones netas desempeñan un papel clave a este respecto. Los Estados miembros y la Comisión podrán garantizar la ayuda financiera, en particular aprovechando las posibilidades del presupuesto de la Unión a través de instrumentos como el Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, el Fondo de Modernización, REPowerEU y el Programa para el Mercado Único.

(66) Sobre la base de experiencias anteriores, como el Pacto Europeo por las Capacidades y la Alianza Europea de Baterías, las academias europeas para una industria de cero emisiones netas deben desarrollar y desplegar contenidos educativos y formativos para la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores necesarios para las cadenas de valor clave de cero emisiones netas, como las tecnologías solares fotovoltaicas y térmicas, las tecnologías de hidrógeno renovable y las materias primas. El objetivo de las academias será impartir formación y educación a 100 000 alumnos, en un plazo de tres años a partir de su creación, para contribuir a la disponibilidad de las capacidades necesarias para las tecnologías de cero emisiones netas, también en las pequeñas y medianas empresas. Dicho contenido debe desarrollarse y desplegarse con los proveedores de educación y formación de los Estados miembros, las autoridades pertinentes de los Estados miembros y los interlocutores sociales. Los proveedores de educación y formación, la industria y otros agentes implicados en la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional en los Estados miembros, como los servicios públicos de empleo, deben impartir los contenidos producidos por las academias. Para garantizar la transparencia y portabilidad de las capacidades y la movilidad de los trabajadores, las academias europeas para una industria de cero emisiones netas desarrollarán y desplegarán credenciales, así como microcredenciales, que abarquen los logros en materia de

aprendizaje. Estas deben emitirse en el formato de las credenciales europeas para el aprendizaje y podrán integrarse en Europass y, en su caso, incluirse en los marcos nacionales de cualificaciones. Se anima a los Estados miembros a que apoyen el reciclaje profesional y la mejora de las capacidades continuos ofrecidos a través de las academias y los proveedores de educación y formación pertinentes en sus territorios a través de programas nacionales y financiación de la Unión, en particular del Fondo Social Europeo Plus, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Mecanismo para una Transición Justa, el Fondo de Modernización y el instrumento de apoyo técnico. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas debe ayudar a orientar el trabajo de las academias y a proporcionar supervisión.

(67) Si bien el Derecho de la Unión no establece disposiciones específicas que instauren requisitos mínimos de formación para ejercer o acceder a una profesión regulada, los Estados miembros tienen competencia para decidir si regulan una profesión y cómo hacerlo, pero las normas nacionales que organizan el acceso a las profesiones reguladas no deben constituir un obstáculo injustificado o desproporcionado al ejercicio de esos derechos fundamentales. La competencia para regular el acceso a una profesión debe ejercerse dentro de los límites de los principios de no discriminación y proporcionalidad, de conformidad con la Directiva (UE) 2018/958 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones. En su evaluación, los Estados miembros deben tener en cuenta los efectos perjudiciales que dichas regulaciones de profesiones puedan tener en la disponibilidad de capacidades en la industria de cero emisiones netas y tratar de limitar, en la medida de lo posible, la regulación en estos ámbitos.

(68) Cuando a través de los programas de aprendizaje desarrollados por las academias europeas para una industria de cero emisiones netas se concedan credenciales para ayudar a las personas que desean acceder a una profesión regulada, los Estados miembros, a fin de facilitar la movilidad en profesiones industriales estratégicas de cero emisiones netas, deben aceptar estas credenciales como prueba suficiente de los conocimientos, capacidades y competencias que acreditan.

(69) En el ámbito de la Unión, debe crearse una Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas, compuesta por los Estados miembros y presidida por la Comisión. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas podrá asesorar y asistir a la Comisión y a los Estados miembros en cuestiones específicas y proporcionar un organismo de referencia en el que la Comisión y los Estados miembros coordinen sus acciones y faciliten el intercambio de información sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento. Asimismo, dicha Plataforma debe desempeñar las tareas descritas en los diferentes artículos del presente Reglamento, en particular en relación con la concesión de autorizaciones, en particular las ventanillas únicas, los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, la coordinación de la financiación, el acceso a los mercados y las capacidades, así como los espacios controlados de pruebas de tecnologías innovadoras de cero emisiones netas. Cuando sea necesario, la Plataforma podrá crear subgrupos permanentes o temporales e invitar a terceros, como expertos o representantes de industrias de cero emisiones netas.

(70) Como parte del Plan Industrial del Pacto Verde, la Comisión anunció su intención de establecer asociaciones industriales de cero emisiones netas que abarquen tecnologías de cero emisiones netas, adoptar tecnologías de cero emisiones netas a escala mundial y apoyar el papel de las capacidades industriales de la UE para allanar el camino de la transición mundial hacia una energía limpia. La Comisión y los Estados miembros podrán coordinar las asociaciones en el marco de la Plataforma, examinando las asociaciones y procesos pertinentes existentes, como las asociaciones ecológicas, los diálogos sobre energía y otras formas de acuerdos con-

tractuales bilaterales existentes, así como las posibles sinergias con los acuerdos bilaterales pertinentes de los Estados miembros con terceros países.

(71) La Unión debe aspirar a diversificar el comercio internacional y las inversiones en tecnologías de cero emisiones netas y a promover normas sociales y medioambientales de alto nivel a escala mundial, en estrecha cooperación y asociación con países afines. Del mismo modo, deben realizarse mayores esfuerzos de investigación e innovación para desarrollar y desplegar tecnologías de cero emisiones netas, en estrecha cooperación con los países socios, con un enfoque abierto pero asertivo.

(72) Cuando se deleguen en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en virtud del presente Reglamento, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, también 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.

(73) En la medida en que cualquiera de las medidas previstas en el presente Reglamento constituya una ayuda estatal, las disposiciones relativas a dichas medidas se deben entender sin perjuicio de la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.

(74) Dado que el objetivo del presente Reglamento no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta última puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. 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. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece el marco de medidas para innovar y ampliar la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas en la Unión, a fin de apoyar el objetivo de la Unión para 2030 de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 y el objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050, tal como se define en el Reglamento (UE) 2021/1119, y garantizar el acceso de la Unión a un suministro seguro y sostenible de tecnologías de cero emisiones netas necesarias para salvaguardar la resiliencia del sistema energético de la Unión y contribuir a la creación de empleo de calidad.

2. Para alcanzar el objetivo general mencionado en el apartado 1, el presente Reglamento contiene medidas destinadas a garantizar:

a) que, de aquí a 2030, la capacidad de fabricación en la Unión de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas enumeradas en el anexo se aproxime o alcance un valor de referencia de al menos el 40% de las necesidades anuales de la Unión de despliegue de las tecnologías correspondientes necesarias para alcanzar los objetivos climáticos y energéticos de la Unión para 2030;

b) la libre circulación de tecnologías de cero emisiones netas introducidas en el mercado único.

3. Cuando, sobre la base del informe a que se refiere el artículo 35, la Comisión llegue a la conclusión de que es probable que la Unión no alcance los objetivos establecidos en el apartado 1, evaluará la viabilidad y la proporcionalidad de proponer medidas o ejercer sus competencias a escala de la Unión para garantizar la consecución de dichos objetivos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a las tecnologías de cero emisiones netas, a excepción de sus artículos 26 y 27, que se aplican a las tecnologías innovadoras de cero emisiones netas. Las materias primas, los materiales transformados o los componentes incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) .../... [añádase una nota a pie de página con las referencias de publicación del Reglamento sobre las materias primas fundamentales] quedarán excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 3. Definiciones

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

a) «tecnologías de cero emisiones netas»: tecnologías de energías renovables⁶⁶; tecnologías de almacenamiento de electricidad y calor; bombas de calor; tecnologías de red; tecnologías de combustibles renovables de origen no biológico; tecnologías de combustibles alternativos sostenibles⁶⁷; electrolizadores y pilas de combustible; tecnologías avanzadas para producir energía a partir de procesos nucleares con residuos mínimos del ciclo del combustible, pequeños reactores modulares y los mejores combustibles relacionados; tecnologías de captura, utilización y almacenamiento de carbono; y tecnologías de eficiencia energética relacionadas con el sistema energético. Se refieren a los productos finales, los componentes concretos y las máquinas específicas que se utilizan principalmente para la fabricación de dichos productos. Deberán haber alcanzado el nivel 8 de madurez tecnológica;

b) «componente»: una pequeña parte de una tecnología de cero emisiones netas fabricada y comercializada por una empresa a partir de materiales transformados;

c) «tecnologías innovadoras de cero emisiones netas»: tecnologías que se ajustan a la definición de «tecnologías de cero emisiones netas», pero que no han alcanzado el nivel 8 de madurez tecnológica, y que aportan una verdadera innovación, no están disponibles actualmente en el mercado y están lo suficientemente avanzadas como para ser probadas en un entorno controlado;

d) «proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas»: instalación industrial prevista o ampliación o adaptación de una instalación existente que fabrica tecnologías de cero emisiones netas;

e) «proyecto estratégico de cero emisiones netas»: proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas ubicado en la Unión que cumple los criterios establecidos en el artículo 10;

f) «proceso de concesión de autorizaciones»: proceso que abarca todas las autorizaciones administrativas pertinentes para planificar, construir, ampliar y explotar proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, en particular los permisos y las evaluaciones y autorizaciones medioambientales de construcción, químicos y de conexión a la red cuando se requieran, y que abarca todas las solicitudes y procesos administrativos, desde el reconocimiento de la validez de la solicitud hasta la notificación de la decisión global sobre el resultado del procedimiento por parte de la autoridad nacional competente responsable;

66. «Energías renovables» tal como se define en 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.

67. «Combustibles alternativos sostenibles»: combustibles incluidos en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible [COM(2021) 561 final] y en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo [COM(2021) 562 final].

g) «decisión global»: decisión o conjunto de decisiones adoptadas por las autoridades de los Estados miembros, excluidos los órganos jurisdiccionales, que determinan si un promotor de proyecto está autorizado a ejecutar un proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, sin perjuicio de cualquier decisión adoptada en el contexto de un procedimiento de recurso administrativo;

h) «promotor de proyecto»: toda empresa o consorcio de empresas que desarrolle un proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas o un proyecto estratégico de cero emisiones netas;

i) «espacio controlado de pruebas de cero emisiones netas»: un régimen que permite a las empresas probar tecnologías innovadoras de cero emisiones netas en un entorno real controlado, en el marco de un plan específico, desarrollado y supervisado por una autoridad competente;

j) «nivel de madurez tecnológica»: método de estimación de la madurez de las tecnologías, de acuerdo con la clasificación utilizada por la Agencia Internacional de la Energía;

k) «autoridad interesada»: aquella autoridad que, con arreglo al Derecho nacional, es competente para emitir permisos y autorizaciones relacionados con la planificación, el diseño y la construcción de bienes inmuebles, incluidas las infraestructuras energéticas;

l) «procedimiento de contratación pública»:

i) cualquier tipo de procedimiento de adjudicación regulado por la Directiva 2014/24/UE para la celebración de un contrato público o por la Directiva 2014/25/UE para la celebración de un contrato de suministro, obras o servicios;

ii) un procedimiento de adjudicación de una concesión de obras o de servicios regulado por la Directiva 2014/23/UE;

m) «poder adjudicador»: en el contexto de los procedimientos de contratación pública, tal como se define en el artículo 6 de la Directiva 2014/23/UE, el artículo 2, apartado 1, punto 1), de la Directiva 2014/24/UE y el artículo 3 de la Directiva 2014/25/UE;

n) «entidad adjudicadora»: en el contexto de los procedimientos de contratación pública, tal como se define en el artículo 7 de la Directiva 2014/23/UE y en el artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE;

o) «contrato»: en el contexto de los procedimientos de contratación pública, un «contrato público» tal como se define en el artículo 2, apartado 1, punto 5, de la Directiva 2014/24/UE, «contratos» en el sentido de los «contratos de suministro, obras y servicios» tal como se definen en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/25/UE, y «concesiones» tal como se definen en el artículo 5, punto 1, de la Directiva 2014/23/UE;

p) «subasta»: mecanismo de licitación competitiva que no entra en la definición de «concesiones» con arreglo al artículo 5, punto 1, de la Directiva 2014/23/UE;

q) «capacidad de inyección de CO₂»: cantidad anual de CO₂ que puede inyectarse en un emplazamiento de almacenamiento geológico operativo, autorizado de conformidad con la Directiva 2009/31/CE, con el fin de reducir las emisiones o aumentar las absorciones de carbono, en particular de las instalaciones industriales a gran escala, medida en toneladas anuales;

r) «integración del sistema energético»: soluciones para la planificación y funcionamiento del sistema energético en su conjunto, incluyendo múltiples vectores energéticos, infraestructuras y sectores de consumo, creando vínculos más sólidos entre ellos con el objetivo de ofrecer servicios energéticos no fósiles, fiables y eficientes en el uso de los recursos, con el menor coste posible para la sociedad;

s) «capacidad de fabricación»: cantidad total de la capacidad de producción de las tecnologías de cero emisiones netas producidas en un proyecto de fabricación. Si el proyecto de fabricación no produce productos finales, sino componentes concretos o máquinas específicas que se utilizan principalmente para la producción de

tales productos, la capacidad de fabricación se refiere a la capacidad de producción del producto final para el que se utilizarían dichos componentes o máquina específica en su fabricación.

Capítulo II. Condiciones favorables para la fabricación de tecnologías de cero emisiones netas

Sección I. Simplificación de los procesos administrativos y de concesión de autorizaciones

Artículo 4. Ventanilla única

1. A más tardar el... [tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros designarán una autoridad nacional competente que será responsable de facilitar y coordinar el proceso de concesión de autorizaciones para los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, incluidos los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, y proporcionar asesoramiento sobre la reducción de la carga administrativa de conformidad con el artículo 5.

2. La autoridad nacional competente a que se refiere el apartado 1 será el único punto de contacto para el promotor del proyecto en el proceso de concesión de autorizaciones que conduzca a una decisión global para un proyecto determinado y coordinará la presentación de todos los documentos e información pertinentes.

3. Las responsabilidades de la autoridad nacional competente a que se refiere el apartado 1 o las tareas relacionadas con dicha autoridad podrán delegarse en otra autoridad o ser desempeñadas por ella en relación con un proyecto determinado, siempre que:

- a) la autoridad nacional competente notifique dicha delegación al promotor del proyecto;
- b) cada uno de los proyectos tenga una única autoridad responsable;
- c) una única autoridad coordine la presentación de todos los documentos e información pertinentes.

4. Los promotores de proyectos podrán presentar en formato electrónico todos los documentos pertinentes para el proceso de concesión de autorizaciones.

5. La autoridad nacional competente tendrá en cuenta todos los estudios válidos realizados y los permisos o autorizaciones expedidos para un determinado proyecto antes de que el proyecto haya entrado en el procedimiento de concesión de permisos de conformidad con el presente artículo, y no exigirá otros estudios y permisos o autorizaciones, salvo que el Derecho de la Unión exija lo contrario.

6. La autoridad nacional competente garantizará que los solicitantes tengan fácil acceso a la información y a procedimientos sencillos para la resolución de litigios relativos al proceso de concesión de autorizaciones y la expedición de autorizaciones para construir o ampliar proyectos, incluidos, cuando proceda, mecanismos alternativos de resolución de litigios.

7. Los Estados miembros velarán por que la autoridad nacional competente responsable de la totalidad de los procedimientos de concesión de autorizaciones, incluidas todas las etapas del procedimiento, cuente con suficiente personal cualificado y suficientes recursos financieros, técnicos y tecnológicos, también para la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional, necesarios para el desempeño eficaz de sus tareas en virtud del presente Reglamento.

8. La Plataforma a que se refieren los artículos 28 y 29 debatirá periódicamente la aplicación de la presente sección y de los artículos 12 y 13, y compartirá las mejores prácticas para la organización de las autoridades nacionales competentes y la aceleración de los procedimientos de concesión de autorizaciones.

Artículo 5. Accesibilidad en línea de la información

Los Estados miembros facilitarán la siguiente información sobre los procesos administrativos pertinentes para los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, incluidos los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, en línea y de manera centralizada y fácilmente accesible:

- a) el proceso de concesión de autorizaciones;
- b) servicios bancarios y de inversión;
- c) posibilidades de financiación a nivel de la Unión o de los Estados miembros;
- d) servicios de apoyo a las empresas, que incluyen, entre otros, la declaración del impuesto sobre sociedades, la legislación fiscal local y la legislación laboral.

Artículo 6. Duración del procedimiento de concesión de autorizaciones

1. El proceso de concesión de autorizaciones para proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas no superará ninguno de los siguientes plazos:

- a) doce meses para la construcción de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas con una capacidad de fabricación anual inferior a 1 GW;
- b) dieciocho meses para la construcción de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas con una capacidad de fabricación anual de más de 1 GW.

2. En el caso de los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas cuya capacidad de fabricación anual no se mida en GW, el proceso de concesión de autorizaciones no excederá los dieciocho meses.

3. Para la ampliación de la capacidad de fabricación en las instalaciones de fabricación existentes, los plazos mencionados en los apartados 1 y 2 se reducirán a la mitad.

4. En casos excepcionales, cuando la naturaleza, complejidad, ubicación o dimensiones del proyecto propuesto así lo requieran, las autoridades competentes podrán ampliar los plazos mencionados en los apartados 1 y 2 hasta un máximo de un mes antes de su expiración y caso por caso.

Cuando las autoridades competentes consideren que el proyecto propuesto plantea riesgos excepcionales para la salud y la seguridad de los trabajadores o la población en general, y cuando sea necesario un plazo adicional para establecer las garantías adecuadas, podrán prorrogar esos plazos otros seis meses, antes de su expiración y caso por caso.

5. En cualquiera de estos casos, la autoridad competente informará al promotor del proyecto de los motivos de la prórroga y de la fecha en que se espera la decisión global por escrito.

6. A más tardar un mes después de la recepción de la solicitud de concesión de autorizaciones, las autoridades competentes validarán la solicitud o, si el promotor del proyecto no ha enviado toda la información necesaria para tramitar una solicitud, le pedirán que presente una solicitud completa en el plazo de catorce días a partir de dicha petición. La fecha de reconocimiento de la validez de la solicitud por parte de la autoridad nacional competente a que se refiere el artículo 4, apartado 1, servirá de inicio del proceso de concesión de autorizaciones.

7. A más tardar un mes después de la fecha de reconocimiento de la validez de la solicitud, la autoridad nacional interesada establecerá, en estrecha cooperación con el promotor del proyecto y otras autoridades pertinentes, un calendario detallado del proceso de concesión de autorizaciones. La autoridad nacional competente a que se refiere el artículo 4, apartado 1, publicará el calendario en un sitio web de libre acceso.

8. Los plazos fijados en el presente artículo se entenderán sin perjuicio de las obligaciones resultantes del Derecho de la Unión y del Derecho internacional y sin perjuicio de los procedimientos de recurso administrativos y judiciales ante un órgano jurisdiccional.

9. Los plazos fijados en el presente artículo para cualquiera de los procedimientos de concesión de autorizaciones se entenderán sin perjuicio de cualquier plazo más breve establecido por los Estados miembros.

Artículo 7. Evaluaciones y autorizaciones ambientales

1. Cuando deba llevarse a cabo una evaluación de impacto ambiental de conformidad con los artículos 5 a 9 de la Directiva 2011/92/UE, el promotor del proyecto de que se trate solicitará un dictamen a la autoridad competente mencionada en el artículo 4 sobre el alcance y el nivel de detalle de la información que debe incluirse en el informe de evaluación de impacto ambiental con arreglo al artículo 5, apartado 1, de dicha Directiva. La autoridad nacional competente velará por que el dictamen a que se refiere el párrafo primero se emita lo antes posible y en un plazo no superior a treinta días a partir de la fecha en que el promotor del proyecto haya presentado su solicitud.

2. Cuando la obligación de evaluar los efectos sobre el medio ambiente se derive simultáneamente de la Directiva 2011/92/UE, la Directiva 92/43/CEE, la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, la Directiva 2000/60/CE, la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁸, la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁹, la Directiva 2010/75/UE o la Directiva 2012/18/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁰, la autoridad nacional competente establecerá procedimientos coordinados o conjuntos que cumplan los requisitos de esos actos legislativos de la Unión.

En el marco del procedimiento coordinado a que se refiere el párrafo primero, la autoridad nacional competente coordinará las diversas evaluaciones individuales del impacto ambiental de un proyecto determinado exigidas por la legislación de la Unión aplicable.

Con arreglo al procedimiento conjunto a que se refiere el párrafo primero, la autoridad nacional competente establecerá una única evaluación de impacto ambiental de un proyecto determinado exigida por la legislación aplicable de la Unión.

3. La autoridad nacional competente velará por que las autoridades interesadas emitan una conclusión razonada, tal como se contempla en el artículo 1, apartado 2, letra g), inciso iv), de la Directiva 2011/92/UE, sobre la evaluación de impacto ambiental en un plazo de tres meses a partir de la recepción de toda la información necesaria recogida con arreglo a los artículos 5, 6 y 7 de dicha Directiva y de la conclusión de las consultas a que se refieren los artículos 6 y 7 de dicha Directiva.

4. Los plazos para consultar al público interesado sobre el informe medioambiental a que se refiere el artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2011/92/UE no serán superiores a cuarenta y cinco días. En los casos contemplados en el artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, este plazo se ampliará a noventa días.

Artículo 8. Planificación

1. En la elaboración de planes, en particular los planes urbanísticos, los planes de ordenación territorial y los planes de utilización del suelo, las autoridades nacionales, regionales y locales incluirán en dichos planes, cuando proceda, disposiciones para el desarrollo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, incluidos los proyectos estratégicos de cero emisiones netas. Se dará prioridad a las superficies artificiales y construidas, a los emplazamientos industriales, a las antiguas zonas industriales y, en su caso, a las zonas de nueva creación que no puedan utilizarse para la agricultura y la silvicultura.

68. 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).

69. 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).

70. Directiva 2012/18/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y por la que se modifica y ulteriormente deroga la Directiva 96/82/CE (DO L 197 de 24.7.2012, p. 1).

2. Cuando los planes que incluyen disposiciones para el desarrollo de proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, también de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, están sujetos a evaluaciones de conformidad con la Directiva 2001/42/CE y el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, deberán combinarse dichas evaluaciones. Cuando proceda, dicha evaluación combinada también abordará el impacto en las masas de agua potencialmente afectadas y verificará si el plan puede impedir que una masa de agua alcance un buen estado o un buen potencial o cause un deterioro del estado o del potencial a que se refiere el artículo 4 de la Directiva 2000/60/CE, o si podría dificultar que una masa de agua alcance un buen estado o un buen potencial. Cuando los Estados miembros estén obligados a evaluar el impacto de las actividades existentes y futuras en el medio marino, incluidas las interacciones entre tierra y mar a que se refiere el artículo 4 de la Directiva 2014/89/UE, dichos impactos también se incluirán en la evaluación combinada.

Artículo 9. Aplicabilidad de los convenios de la CEPE

1. Las disposiciones establecidas en el presente Reglamento se entienden sin perjuicio de las obligaciones derivadas de los artículos 6 y 7 del Convenio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, firmado en Aarhus el 25 de junio de 1998, y del Convenio de la CEPE sobre la evaluación de impacto ambiental en un contexto transfronterizo, firmado en Espoo el 25 de febrero de 1991.

2. Todas las decisiones adoptadas con arreglo a la presente sección y a los artículos 12 y 13 se pondrán a disposición del público.

Sección II. Proyectos estratégicos de cero emisiones netas

Artículo 10. Criterios de selección

1. Los Estados miembros reconocerán como proyectos estratégicos de cero emisiones netas los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas que correspondan a una tecnología enumerada en el anexo, que estén situados en la Unión, que contribuyan a la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 1 del presente Reglamento y que cumplan al menos uno de los criterios siguientes:

a) el proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas contribuye a la resiliencia tecnológica e industrial del sistema energético de la Unión al aumentar la capacidad de fabricación de un componente o de una parte de la cadena de valor de la tecnología de cero emisiones netas para los cuales la Unión depende en gran medida de las importaciones procedentes de un único tercer país;

b) el proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas tiene un impacto positivo en la cadena de suministro de la industria de cero emisiones netas o en los sectores derivados de la Unión, más allá del promotor del proyecto y de los Estados miembros implicados, y contribuye a la competitividad y la creación de empleo de calidad de la cadena de suministro de la industria de cero emisiones netas de la Unión, de acuerdo con al menos tres de los siguientes criterios:

i) aporta una capacidad de fabricación significativa en la Unión para tecnologías de cero emisiones netas;

ii) fabrica tecnologías con una sostenibilidad y un rendimiento mejorados;

iii) establece medidas para atraer o reciclar profesionalmente a la mano de obra necesaria para las tecnologías de cero emisiones netas, o mejorar sus capacidades, también a través de la formación de aprendices, en estrecha cooperación con los interlocutores sociales;

iv) adopta prácticas globales de fabricación circular y con bajas emisiones de carbono, que incluyen la recuperación del calor residual.

2. Los Estados miembros reconocerán como proyectos estratégicos de cero emisiones netas los proyectos de almacenamiento de CO₂ que cumplan los siguientes criterios acumulativos:

a) el emplazamiento de almacenamiento de CO₂ está situado en el territorio de la Unión, sus zonas económicas exclusivas o su plataforma continental en el sentido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;

b) el proyecto de almacenamiento de CO₂ contribuye a la consecución del objetivo establecido en el artículo 18;

c) el proyecto de almacenamiento de CO₂ ha solicitado un permiso para el almacenamiento geológico seguro y permanente de CO₂ de conformidad con la Directiva 2009/31/CE.

3. Los proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas correspondientes a una tecnología enumerada en el anexo situados en «regiones menos desarrolladas y en transición» y territorios del Fondo de Transición Justa que puedan optar a financiación en virtud de las normas de la política de cohesión serán reconocidos por los Estados miembros como proyectos estratégicos de cero emisiones netas con arreglo al artículo 11, apartado 3, a petición del promotor del proyecto, sin que este tenga que presentar una solicitud formal con arreglo al artículo 11, apartado 2.

4. Un proyecto de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas ubicado en la Unión que contribuya a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1, apartado 1, y que se beneficie del Fondo de Innovación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE o forme parte de proyectos importantes de interés común europeo, los Valles Europeos del Hidrógeno o el Banco Europeo del Hidrógeno, siempre que los fondos se destinen a apoyar inversiones que aumenten la capacidad de fabricación de una tecnología enumerada en el anexo, será reconocido por los Estados miembros como proyecto estratégico de cero emisiones netas con arreglo al artículo 11, apartado 3, a petición del promotor del proyecto, sin que el promotor del proyecto tenga que presentar una solicitud formal con arreglo al artículo 11, apartado 2.

Artículo 11. Solicitud y reconocimiento

1. El promotor del proyecto presentará al Estado miembro de que se trate las solicitudes de reconocimiento de proyectos de tecnologías de cero emisiones netas como proyectos estratégicos de cero emisiones netas.

2. La solicitud a que se refiere el apartado 1 incluirá todos los elementos siguientes:

a) pruebas pertinentes relacionadas con el cumplimiento de los criterios establecidos en el artículo 10, apartado 1 o 2;

b) un plan empresarial que evalúe la viabilidad financiera del proyecto de acuerdo con el objetivo de crear puestos de trabajo de calidad.

3. Los Estados miembros evaluarán la solicitud a que se refiere el apartado 1 mediante un proceso justo y transparente en el plazo de un mes. La ausencia de una decisión por parte de los Estados miembros dentro de ese plazo constituirá una aprobación del proyecto.

4. La Comisión podrá emitir su dictamen sobre los proyectos aprobados. En caso de que un Estado miembro rechace la solicitud, el solicitante tendrá derecho a presentarla a la Comisión, que la evaluará en un plazo de veinte días hábiles.

5. Si la Comisión, tras llevar a cabo su evaluación de conformidad con el apartado 4, confirma la denegación de la solicitud por parte del Estado miembro, la Comisión notificará su conclusión al solicitante en forma de carta. Cuando la Comisión difiera en su evaluación de la del Estado miembro, la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas examinará el proyecto en cuestión.

6. Cuando la Comisión o un Estado miembro considere que un proyecto estratégico de cero emisiones netas ha sufrido cambios sustanciales o ya no cumple los criterios establecidos en el artículo 10, apartados 1 o 3, o cuando su reconocimiento se haya basado en una solicitud que contenga información incorrecta, informará de ello al promotor del proyecto de que se trate. Tras oír al promotor del proyecto, el Estado miembro podrá revocar la decisión por la que se concede a un proyecto la condición de proyecto estratégico de cero emisiones netas.

7. Los proyectos que ya no estén reconocidos como proyectos estratégicos de cero emisiones netas perderán todos los derechos asociados a esa condición en virtud del presente Reglamento.

8. La Comisión creará y mantendrá un registro de acceso abierto de proyectos estratégicos de cero emisiones netas.

Artículo 12. Carácter prioritario de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas

1. Los promotores de proyectos y todas las autoridades que, con arreglo al Derecho nacional, sean competentes para expedir diversos permisos y autorizaciones relacionados con la planificación, el diseño y la construcción de activos inmuebles, incluidas las infraestructuras energéticas, garantizarán que, en el caso de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, dichos procesos sean lo más rápidos posibles de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional.

2. Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Derecho de la Unión, los Estados miembros concederán a los proyectos estratégicos de cero emisiones netas el estatuto de la máxima importancia nacional posible, cuando tal condición exista en el Derecho nacional, y serán tratados en consecuencia en los procesos de concesión de autorizaciones, en particular los relativos a las evaluaciones ambientales y, si así lo dispone el Derecho nacional, a la ordenación del territorio.

3. Se considerará que los proyectos estratégicos de cero emisiones netas contribuyen a la seguridad del suministro de tecnologías estratégicas de cero emisiones netas en la Unión y, por tanto, son de interés público. Por lo que se refiere a los impactos medioambientales contemplados en el artículo 6, apartado 4, y el artículo 16, apartado 1, de la Directiva 92/43/CEE, el artículo 4, apartado 7, de la Directiva 2000/60/CE y el artículo 9, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/147/CE, los proyectos estratégicos de cero emisiones netas en la Unión se considerarán de interés público y podrán ser considerados de interés público superior siempre que se cumplan todas las condiciones establecidas en dichas Directivas.

4. Serán considerados urgentes, si existen en el Derecho nacional, todos los procedimientos de solución de controversias, los litigios, las apelaciones y los recursos judiciales relativos a los proyectos estratégicos de cero emisiones netas ante los órganos jurisdiccionales o paneles nacionales, incluidos la mediación o el arbitraje, en la medida en que el Derecho nacional contemple tales procedimientos de urgencia y siempre que se respeten los derechos de defensa normalmente aplicables de las personas o las comunidades locales. Los promotores de proyectos estratégicos de cero emisiones netas deberán participar en dichos procedimientos urgentes, cuando proceda.

Artículo 13. Duración del proceso de concesión de autorizaciones para proyectos estratégicos de cero emisiones netas

1. El proceso de concesión de autorizaciones para proyectos estratégicos de cero emisiones netas no superará ninguno de los siguientes plazos:

a) nueve meses para la construcción de proyectos estratégicos de cero emisiones netas con una capacidad de fabricación anual inferior a 1 GW;

b) doce meses para la construcción de proyectos estratégicos de cero emisiones netas con una capacidad de fabricación anual de más de 1 GW;

c) dieciocho meses para todas las autorizaciones necesarias para explotar un emplazamiento de almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE.

2. En el caso de las tecnologías estratégicas de cero emisiones netas cuya capacidad de fabricación anual no se mida en GW, el proceso de concesión de autorizaciones no excederá los doce meses.

3. Para la ampliación de la capacidad de fabricación en las instalaciones de fabricación existentes, los plazos mencionados en los apartados 1 y 2 se reducirán a la mitad.

4. Las autoridades nacionales competentes garantizarán que, en ausencia de una respuesta por parte de los organismos administrativos pertinentes dentro de los plazos aplicables a que se refiere el presente artículo, se consideren aprobadas las etapas intermedias específicas, excepto cuando el proyecto concreto esté sujeto a una evaluación de impacto ambiental de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo o la Directiva 2000/60/CE, la Directiva 2008/98/CE, la Directiva 2009/147/CE, la Directiva 2010/75/UE, la Directiva 2011/92/UE o la Directiva 2012/18/UE, o cuando aún no se haya determinado si dicha evaluación de impacto ambiental es necesaria ni se hayan llevado a cabo las evaluaciones pertinentes, o si el principio de aprobación administrativa tácita no está contemplado en el ordenamiento jurídico nacional. Esta disposición no se aplicará a las decisiones finales sobre el resultado del proceso, que deberán ser explícitas. Todas las decisiones se pondrán a disposición del público.

Artículo 14. Acelerar la ejecución

1. La Comisión y los Estados miembros emprenderán actividades para acelerar y atraer las inversiones privadas en proyectos estratégicos de cero emisiones netas. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del TFUE, dichas actividades podrán incluir la prestación y coordinación de apoyo a proyectos estratégicos de cero emisiones netas que tengan dificultades para acceder a la financiación.

2. Los Estados miembros podrán prestar apoyo administrativo a proyectos estratégicos de cero emisiones netas para facilitar su ejecución rápida y eficaz, en particular proporcionando:

- a) asistencia para garantizar el cumplimiento de las obligaciones administrativas y de presentación de informes aplicables;
- b) asistencia a los promotores de proyectos para aumentar aún más la aceptación pública del proyecto.

Artículo 15. Coordinación de la financiación

1. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas, tal como se establece en el artículo 28, analizará las necesidades financieras y los cuellos de botella de los proyectos estratégicos de cero emisiones netas, así como las posibles mejores prácticas, especialmente para desarrollar cadenas de suministro transfronterizas de la UE, en particular mediante intercambios periódicos con las alianzas industriales pertinentes.

2. A petición del promotor del proyecto estratégico de cero emisiones netas, la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas examinará y asesorará sobre cómo puede completarse la financiación de su proyecto, teniendo en cuenta la financiación ya garantizada y considerando al menos los siguientes elementos:

- a) fuentes de financiación privadas adicionales;
- b) apoyo a través de recursos del Grupo del Banco Europeo de Inversiones u otras instituciones financieras internacionales, incluido el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo;
- c) los instrumentos y programas existentes de los Estados miembros, en particular los de los bancos e instituciones nacionales de fomento;
- d) financiación y programas de financiación pertinentes de la Unión.

Capítulo III. Capacidad de inyección de CO₂

Artículo 16. Objetivo a escala de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂

Se alcanzará una capacidad de inyección anual de al menos 50 millones de toneladas de CO₂ de aquí a 2030 en emplazamientos de almacenamiento situados en el territorio de la Unión Europea, sus zonas económicas exclusivas o su plataforma continental en el sentido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y dicha inyección no se combinará con la recuperación mejorada de hidrocarburos.

Artículo 17. Transparencia de los datos de capacidad de almacenamiento de CO₂

1. A más tardar tres meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros:

a) pondrán a disposición del público datos sobre las zonas en las que pueden permitirse emplazamientos de almacenamiento de CO₂ en su territorio;

b) obligarán a las entidades titulares de una autorización, tal como se define en el artículo 1, punto 3, de la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷¹, en su territorio a poner a disposición del público todos los datos geológicos relativos a los emplazamientos de producción que hayan sido clausurados o cuya clausura haya sido notificada a la autoridad competente;

c) a efectos de la letra a), los datos incluirán, como mínimo, la información solicitada en la Comunicación de la Comisión relativa a las orientaciones a los Estados miembros para la actualización de los planes nacionales de energía y clima para el período 2021-2030.

2. A más tardar seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento y posteriormente cada año, cada Estado miembro presentará a la Comisión un informe en el que se describan:

a) los proyectos de captura de CO₂ en curso y una estimación de las necesidades correspondientes de capacidad de inyección y almacenamiento;

b) los proyectos de almacenamiento de CO₂ en curso en su territorio, en particular los avances de la concesión de autorizaciones con arreglo a la Directiva 2009/31/CE, las fechas previstas para la decisión final de inversión y la entrada en funcionamiento;

c) las medidas nacionales de apoyo que podrían adoptarse para impulsar los proyectos mencionados en las letras a) y b).

Artículo 18. Contribución de los productores autorizados de petróleo y gas

1. Cada entidad titular de una autorización, tal como se define en el artículo 1, punto 3, de la Directiva 94/22/CE, deberá realizar una contribución individual al objetivo a escala de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂ disponible establecido en el artículo 16. Estas contribuciones individuales se calcularán proporcionalmente sobre la base del porcentaje de cada entidad en la producción de petróleo crudo y gas natural de la Unión desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2023 y consistirán en la capacidad de inyección de CO₂ en un emplazamiento de almacenamiento autorizado de conformidad con la Directiva 2009/31/CE, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono, disponible en el mercado de aquí a 2030.

2. En un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros identificarán y comunicarán a la Comisión Europea las entidades a que se refiere el apartado 1 y sus volúmenes de producción de pe-

71. Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 1994, sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos (DO L 164 de 30.6.1994, p. 3).

tróleo crudo y gas natural desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2023.

3. Tras la recepción de los informes presentados con arreglo al artículo 17, apartado 2, la Comisión, previa consulta a los Estados miembros y a las partes interesadas, especificará el porcentaje de la contribución al objetivo de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂ de aquí a 2030 de las entidades a que se refiere el apartado 1.

4. En el plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor del Reglamento, las entidades a que se refiere el apartado 1 presentarán a la Comisión un plan en el que se detalle cómo tienen previsto cumplir con su contribución al objetivo de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂ de aquí a 2030. Dichos planes deberán:

a) confirmar la contribución de la entidad, expresada en términos del volumen previsto para la nueva capacidad de almacenamiento e inyección de CO₂ comisionada de aquí a 2030;

b) especificar los medios y los hitos para alcanzar el volumen previsto.

5. Para alcanzar los volúmenes previstos en materia de capacidad de inyección disponible, las entidades a que se refiere el apartado 1 podrán tomar cualquiera de las siguientes medidas:

a) desarrollar proyectos de almacenamiento de CO₂ por separado o en cooperación;

b) celebrar acuerdos con otras entidades a que se refiere el apartado 1;

c) celebrar acuerdos con inversores o promotores de proyectos de almacenamiento de terceros para cumplir con su contribución.

6. Dos años después de la entrada en vigor del Reglamento y posteriormente cada año, las entidades a que se refiere el apartado 1 presentarán a la Comisión un informe en el que detallen sus avances hacia el cumplimiento de su contribución. La Comisión hará públicos dichos informes.

7. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados conforme al artículo 32 que completen el presente Reglamento en lo que se refiere a los siguientes aspectos:

a) las modalidades en las que se tendrán en cuenta los acuerdos entre las entidades a que se refiere el apartado 1 y las inversiones en capacidad de almacenamiento en poder de terceros para hacer frente a su contribución individual con arreglo al apartado 5, letras b) y c);

b) el contenido de los informes a que se refiere el apartado 6.

Capítulo IV. Acceso a los mercados

Artículo 19. Contribución a la sostenibilidad y la resiliencia en los procedimientos de contratación pública

1. Los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras llevarán a cabo la adjudicación de contratos de tecnologías de cero emisiones netas enumeradas en el anexo mediante un procedimiento de contratación pública sobre la base de la oferta económicamente más ventajosa, con la mejor relación calidad-precio y que incluirá como mínimo la contribución de la oferta a la sostenibilidad y la resiliencia, de conformidad con las Directivas 2014/23/UE, 2014/24/UE o 2014/25/UE y la legislación sectorial aplicable, así como con los compromisos internacionales de la Unión, en particular el ACP y otros acuerdos internacionales a los que esté vinculada la Unión.

2. La contribución de la oferta a la sostenibilidad y la resiliencia se basará en los siguientes criterios acumulativos, que serán objetivos, transparentes y no discriminatorios:

a) la sostenibilidad medioambiental que vaya más allá de los requisitos mínimos de la legislación aplicable;

b) si fuera necesario desarrollar una solución innovadora, el impacto y la calidad del plan de ejecución, en particular las medidas de gestión de riesgos;

c) cuando proceda, la contribución de la oferta a la integración del sistema energético;

d) la contribución de la oferta a la resiliencia, teniendo en cuenta la proporción de productos procedentes de una única fuente de suministro, determinada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷², de la que provenga más del 65% del suministro para esa tecnología de cero emisiones netas específica dentro de la Unión en el último año para el que se dispone de datos en el momento en que tiene lugar la licitación.

3. Los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras darán a la contribución de la oferta a la sostenibilidad y la resiliencia una ponderación de entre el 15 y el 30% de los criterios de adjudicación, sin perjuicio de la aplicación del artículo 41, apartado 3, de la Directiva 2014/23/UE, del artículo 67, apartado 5, de la Directiva 2014/24/UE o del artículo 82, apartado 5, de la Directiva 2014/25/UE, a fin de dar una mayor ponderación a los criterios a que se refiere el apartado 2, letras a) y b).

4. El poder adjudicador o la entidad adjudicadora no estarán obligados a aplicar las consideraciones relativas a la contribución de las tecnologías de cero emisiones netas a la sostenibilidad y la resiliencia cuando su aplicación obligue a dicho poder o entidad a adquirir equipos que tengan costes desproporcionados, o características técnicas distintas a las de los equipos existentes y que den lugar a incompatibilidades y dificultades técnicas de funcionamiento y mantenimiento. Los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras podrán presuponer que las diferencias de costes superiores al 10% son desproporcionadas. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de excluir las ofertas anormalmente bajas en virtud del artículo 69 de la Directiva 2014/24/UE y del artículo 84 de la Directiva 2014/25/UE, y sin perjuicio de otros criterios de adjudicación de contratos con arreglo a la legislación de la UE, en particular los aspectos sociales de conformidad con el artículo 30, apartado 3, y el artículo 36, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2014/23/UE, el artículo 18, apartado 2, y el artículo 67, apartado 2, de la Directiva 2014/24/UE y el artículo 36, apartado 2, y el artículo 82, apartado 2, de la Directiva 2014/24/UE.

Artículo 20. Subastas para desplegar fuentes de energía renovables

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva (UE) 2018/2001 y en los artículos 107 y 108 del Tratado, y de los compromisos internacionales de la Unión, en particular el ACP y otros acuerdos internacionales que vinculan a la Unión, los Estados miembros, las autoridades regionales o locales, los organismos de Derecho público o las asociaciones formadas por una o varias de dichas autoridades o uno o varios de dichos organismos de Derecho público evaluarán la contribución a la sostenibilidad y la resiliencia a que se refiere el artículo 19, apartado 2, del presente Reglamento a la hora de diseñar los criterios utilizados para clasificar las ofertas en el marco de las subastas, cuyo objetivo sea apoyar la producción o el consumo de energía procedente de fuentes renovables, tal como se define en el artículo 2, punto 1), de la Directiva (UE) 2018/2001.

2. Se dará a la contribución a la sostenibilidad y la resiliencia una ponderación de entre el 15 y el 30% de los criterios de adjudicación, sin perjuicio de la posibilidad de dar una mayor ponderación a los criterios del artículo 19, apartado 2, letras a) y b), cuando proceda con arreglo a la legislación de la Unión, y de cualquier límite para los criterios no relacionados con el precio que establezcan las normas sobre ayudas estatales.

3. Los Estados miembros, las autoridades regionales o locales, los organismos de Derecho público o las asociaciones formadas por una o varias de dichas autoridades

⁷². 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).

des o uno o varios de dichos organismos de Derecho público no estarán obligados a aplicar las consideraciones relativas a la contribución de las tecnologías de cero emisiones netas a la sostenibilidad y la resiliencia cuando su aplicación obligue a dichas entidades a adquirir equipos que tengan costes desproporcionados, o características técnicas distintas a las de los equipos existentes y que den lugar a incompatibilidades y dificultades técnicas de funcionamiento y mantenimiento. Los poderes adjudicadores y las entidades adjudicadoras podrán presuponer que las diferencias de costes superiores al 10% son desproporcionadas.

Artículo 21. Otras formas de intervención pública

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado y en el artículo 4 de la Directiva 2018/2001⁷³ y en consonancia con los compromisos internacionales de la Unión, cuando decidan establecer sistemas de ayudas para los hogares o los consumidores que incentiven la compra de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas enumerados en el anexo, los Estados miembros, las autoridades regionales o locales, los organismos de Derecho público o las asociaciones formadas por una o varias de dichas autoridades o uno o varios de dichos organismos de Derecho público los diseñarán de manera que promuevan la compra por parte de los beneficiarios de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas que contribuyan de forma importante a la sostenibilidad y la resiliencia, tal como se contempla en el artículo 19, apartado 2, ofreciendo una compensación financiera adicional proporcionada.

2. La compensación financiera adicional concedida por las autoridades de conformidad con el apartado 1, debido a la aplicación de los criterios a que se refiere el artículo 19, apartado 2, letras b), c) y d), no superará el 5% del coste del producto final de tecnologías de cero emisiones netas para el consumidor.

3. Al diseñar y aplicar un sistema de ayudas contemplado en el apartado 1, la autoridad llevará a cabo un proceso abierto, no discriminatorio y transparente para evaluar la contribución de los productos disponibles en el mercado a la resiliencia y la sostenibilidad. Cualquier producto final de tecnologías de cero emisiones netas tendrá derecho en todo momento a solicitar su adhesión al sistema de ayudas. La autoridad deberá especificar un mínimo exigido para que los productos puedan optar a la compensación financiera adicional en el marco del sistema de ayudas.

4. Los Estados miembros publicarán en un sitio web único de libre acceso toda la información relativa a los sistemas contemplados en el artículo 21, apartado 1, para cada producto pertinente de tecnologías de cero emisiones netas.

Artículo 22. Coordinación de las iniciativas de acceso a los mercados

1. Cuando proceda, la Comisión proporcionará orientaciones sobre los criterios para evaluar la contribución de los productos disponibles a la resiliencia y la sostenibilidad cubiertos por las formas de intervención pública contempladas en los artículos 19, 20 y 21.

2. La Comisión facilitará y actualizará periódicamente una lista de cada uno de los productos finales de tecnologías de cero emisiones netas enumerados en el anexo, desglosada por el porcentaje de suministro de la Unión procedente de diferentes terceros países en el último año para el que se disponga de datos.

3. La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas examinará las medidas adoptadas por los Estados miembros para aplicar los artículos 19 y 21 e intercambiará información sobre las mejores prácticas, entre otras cosas, en lo que se refiere al uso práctico de criterios que definan la contribución a la sostenibilidad y la resiliencia en la contratación pública, o los sistemas de ayudas que incentiven la adquisición de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas.

⁷³ Directiva 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.

Capítulo V. Mejorar las capacidades para crear empleo de calidad

Artículo 23. Academias europeas para una industria de cero emisiones netas

1. La Comisión apoyará, entre otros mediante el suministro de financiación inicial, la creación de academias europeas para una industria de cero emisiones netas, que tendrán como objetivo:

a) desarrollar programas de aprendizaje, contenidos y materiales de aprendizaje y formación para la formación y la educación sobre el desarrollo, la producción, la instalación, la puesta en servicio, la explotación, el mantenimiento y el reciclado de tecnologías de cero emisiones netas y de materias primas, así como para apoyar las capacidades de las autoridades públicas competentes para expedir los permisos y autorizaciones a que se refiere el capítulo II y los poderes adjudicadores a que se refiere el capítulo IV del presente Reglamento;

b) permitir y promover el uso de programas, contenidos y materiales de aprendizaje por parte de los proveedores de educación y formación en los Estados miembros, entre otros, formando a los formadores, y desarrollar mecanismos para garantizar la calidad de la formación ofrecida por los proveedores de educación y formación en los Estados miembros sobre la base de los programas, contenidos y materiales de aprendizaje mencionados;

c) desarrollar y desplegar credenciales, incluidas las microcredenciales, para facilitar la transparencia de las capacidades adquiridas y mejorar la transferibilidad entre puestos de trabajo y la movilidad transfronteriza de la mano de obra, y promover la adecuación a los puestos de trabajo pertinentes a través de herramientas como la Red Europea de Servicios de Empleo (EURES) y la Red Europea de Centros de Movilidad (EURAXESS).

2. Las academias europeas para una industria de cero emisiones netas combatirán los estereotipos de género y prestarán especial atención a la necesidad de activar a un mayor número de mujeres y jóvenes que ni estudian, ni trabajan, ni reciben formación para el mercado laboral.

Artículo 24. Profesiones reguladas en industrias de cero emisiones netas y reconocimiento de cualificaciones profesionales

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, y posteriormente cada dos años, los Estados miembros determinarán si los programas de aprendizaje desarrollados por las academias europeas para una industria de cero emisiones netas son equivalentes a las cualificaciones específicas exigidas por el Estado miembro de acogida para acceder a actividades reguladas dentro del ámbito de una profesión con un interés particular para la industria de cero emisiones netas. Los Estados miembros velarán por que los resultados de las evaluaciones se hagan públicos y sean fácilmente accesibles en línea.

2. Si un Estado miembro llega a la conclusión de que existe equivalencia, tal como se describe en el primer párrafo del presente artículo, dicho Estado miembro facilitará el reconocimiento de las credenciales expedidas por los proveedores de educación y formación sobre la base de los programas de aprendizaje desarrollados por las academias, con arreglo al título III, capítulo I, de la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁴, siempre que el titular de dicha credencial solicite acceso a una profesión regulada en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), de la Directiva 2005/36/CE y de especial importancia para la industria de cero emisiones netas, aceptando la credencial como prueba suficiente de cualificaciones formales.

3. Cuando el acceso a una profesión especialmente importante para la industria de cero emisiones netas esté regulado en el sentido del artículo 3, apartado 1, le-

⁷⁴ Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 255 de 30.9.2005, p. 22).

tra a), de la Directiva 2005/36/CE, los Estados miembros trabajarán para desarrollar un conjunto común de conocimientos, capacidades y competencias mínimos necesarios para el ejercicio de esa profesión específica con el fin de establecer el marco común de formación a que se refiere el artículo 49 *bis*, apartado 1, de la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo para permitir el reconocimiento automático de las cualificaciones. La Plataforma para la Industria de Cero Emisiones Netas también podrá presentar las proposiciones a que se refiere el artículo 49 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2005/36/CE.

Artículo 25. Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas y capacidades

La Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas contemplada en el artículo 28 apoyará la disponibilidad y el despliegue de capacidades en el sector de las tecnologías de cero emisiones netas, así como en las autoridades competentes y los poderes adjudicadores a que se refieren los capítulos II y IV, mediante las siguientes tareas:

1) asistir a la Comisión en la evaluación, el seguimiento continuo y la previsión de la oferta y la demanda de una mano de obra con los conjuntos de capacidades necesarios en materia de tecnologías de cero emisiones netas, y la disponibilidad y utilización de las posibilidades de educación y formación correspondientes, contribuyendo, cuando proceda, a las actividades de las academias europeas para una industria de cero emisiones netas;

2) hacer un seguimiento de la actividad de las academias europeas para una industria de cero emisiones netas y de los proveedores de educación y formación que ofrecen los programas de aprendizaje desarrollados por las academias, fomentar sinergias con otras iniciativas y proyectos nacionales y de la Unión en materia de capacidades, y proporcionar supervisión;

3) ayudar a la movilización de las partes interesadas, en particular la industria, los interlocutores sociales y los proveedores de educación y formación, para el despliegue de los programas de aprendizaje desarrollados por las academias europeas para una industria de cero emisiones netas;

4) ayudar a la adopción y el reconocimiento de las credenciales de aprendizaje de las academias europeas para una industria de cero emisiones netas en los Estados miembros a fin de promover el reconocimiento de las capacidades y la adecuación de las capacidades y los puestos de trabajo, entre otras cosas promoviendo la validez y la aceptación de las credenciales en todo el mercado laboral de la Unión Europea;

5) facilitar el desarrollo de perfiles profesionales europeos consistentes en un conjunto común de conocimientos, capacidades y competencias para profesiones clave en las tecnologías de cero emisiones netas, basándose, entre otras cosas, en los programas de aprendizaje desarrollados por las academias europeas para una industria de cero emisiones netas y, cuando proceda, utilizando la terminología de la Clasificación Europea de Capacidades, Competencias, Cualificaciones y Ocupaciones (ESCO) para facilitar la transparencia y la movilidad entre puestos de trabajo y a través de las fronteras del mercado interior;

6) promover unas condiciones de trabajo adecuadas en los puestos de trabajo en las industrias de tecnologías de cero emisiones netas, la activación de los jóvenes, las mujeres y las personas mayores en el mercado laboral para las industrias de tecnologías de cero emisiones netas, y la atracción de trabajadores cualificados de terceros países, logrando así una mano de obra más diversa;

7) facilitar una coordinación más estrecha y el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros para mejorar la disponibilidad de capacidades en el sector de las tecnologías de cero emisiones netas, en particular contribuyendo a las políticas de la Unión y de los Estados miembros para atraer nuevos talentos de terceros países.

Capítulo VI. Innovación

Artículo 26. Espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas

1. Los Estados miembros podrán, por iniciativa propia, establecer espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas, que permitirán el desarrollo, ensayo y validación de tecnologías innovadoras de cero emisiones netas en un entorno real controlado durante un período limitado antes de su introducción en el mercado o puesta en servicio, lo que mejorará el aprendizaje reglamentario y el potencial de expansión, y facilitará un mayor despliegue. Los Estados miembros establecerán espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas de conformidad con el apartado 1 a petición de cualquier empresa que desarrolle tecnologías innovadoras de cero emisiones netas que cumpla los criterios de admisibilidad y selección a que se refiere el apartado 4, letra a), y que haya sido seleccionada por las autoridades competentes tras el procedimiento de selección a que se refiere el apartado 4, letra b).

2. Las modalidades y condiciones para el establecimiento y el funcionamiento de los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas en virtud del presente Reglamento se adoptarán mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 36. Las modalidades y condiciones apoyarán, en la medida de lo posible, la flexibilidad para que las autoridades nacionales competentes establezcan y gestionen sus espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas, fomentarán la innovación y el aprendizaje reglamentario y tendrán especialmente en cuenta las circunstancias y capacidades especiales de las pymes participantes, en particular las empresas emergentes. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 3 incluirán principios fundamentales comunes sobre las siguientes cuestiones:

- a) admisibilidad y selección para la participación en los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas;
- b) procedimiento para la solicitud, la participación, el seguimiento, la salida y la finalización de los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas, incluidos el plan de los espacios controlados de pruebas y el informe de salida;
- c) las condiciones aplicables a los participantes.

3. La participación en los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas no afectará a las competencias de supervisión y corrección de las autoridades que supervisen los espacios controlados de pruebas. El ensayo, el desarrollo y la validación de tecnologías innovadoras de cero emisiones netas se llevarán a cabo bajo la supervisión y orientación directas de las autoridades competentes. Las autoridades competentes ejercerán sus facultades de supervisión de manera flexible dentro de los límites de la legislación pertinente, adaptando las prácticas reguladoras existentes y haciendo uso de su potestad discrecional a la hora de ejecutar y hacer cumplir las disposiciones legales en relación con un proyecto específico de espacio controlado de pruebas de cero emisiones netas, con el objetivo de eliminar barreras, aliviar la carga normativa, reducir la incertidumbre normativa y apoyar la innovación en el ámbito de las tecnologías de cero emisiones netas.

4. Cuando sea pertinente para alcanzar el objetivo del presente artículo, las autoridades competentes considerarán la posibilidad de conceder excepciones o exenciones en la medida en que lo permita el Derecho de la Unión o nacional pertinente. Las autoridades competentes velarán por que el plan del espacio controlado de pruebas garantice el respeto de los objetivos clave y los requisitos esenciales de la legislación de la UE y nacional. Las autoridades competentes se asegurarán de que todo riesgo significativo para la salud, la seguridad o el medio ambiente detectado durante el desarrollo y el ensayo de tecnologías innovadoras de cero emisiones netas se comunique públicamente y dé lugar a la suspensión inmediata del proceso de desarrollo y ensayo hasta que se mitigue dicho riesgo. Cuando las autoridades competentes consideren que el proyecto propuesto plantea riesgos excepcionales para

la salud y la seguridad de los trabajadores, de la población en general o del medio ambiente, en particular por estar relacionado con la prueba, el desarrollo o la validación de sustancias particularmente tóxicas, solo aprobarán el plan del espacio controlado de pruebas una vez se hayan asegurado de que se han establecido las garantías adecuadas en función del riesgo excepcional detectado.

5. Siempre que el participante o participantes respeten el plan del espacio controlado de pruebas y las condiciones de su participación emitidas de conformidad con el presente artículo y mencionadas en el apartado 2 y sigan de buena fe las orientaciones proporcionadas por las autoridades, las autoridades no impondrán multas administrativas u otras sanciones por infracción de la legislación aplicable de la Unión o de los Estados miembros en relación con la tecnología de cero emisiones netas supervisada en los espacios controlados de pruebas.

6. Los participantes en los espacios controlados de pruebas para las tecnologías innovadoras de cero emisiones netas responderán de cualquier perjuicio infligido a terceros como resultado de las pruebas realizadas en los espacios controlados de pruebas, con arreglo a la legislación aplicable de la Unión y de los Estados miembros en materia de responsabilidad.

7. La duración de los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas podrá ampliarse mediante el mismo procedimiento con el acuerdo de la autoridad nacional competente.

8. Los espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas se diseñarán y utilizarán de manera que, cuando proceda, faciliten la cooperación transfronteriza entre las autoridades nacionales competentes. Los Estados miembros que hayan establecido espacios controlados de pruebas de cero emisiones netas coordinarán sus actividades y cooperarán en el marco de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas con el objetivo de compartir la información pertinente. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre los resultados de la utilización de los espacios controlados de pruebas, en particular las buenas prácticas, las lecciones aprendidas y las recomendaciones sobre su configuración y, en su caso, sobre la aplicación dentro del espacio controlado de pruebas del presente Reglamento y de otros actos legislativos de la Unión de una manera adaptada a los fines de los espacios controlados de pruebas.

Artículo 27. Medidas para pequeñas y medianas empresas

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas siguientes:

a) proporcionarán a las pequeñas y medianas empresas acceso prioritario a los espacios controlados de pruebas para las tecnologías innovadoras de cero emisiones netas en la medida en que cumplan las condiciones de admisibilidad establecidas en el artículo 26;

b) organizarán actividades de sensibilización sobre la participación de las pequeñas y medianas empresas en los espacios controlados de pruebas;

c) establecerán, cuando proceda, un canal específico de comunicación con las pequeñas y medianas empresas para formular orientaciones y responder a las dudas planteadas acerca de la aplicación del artículo 26.

2. Los Estados miembros tendrán en cuenta los intereses y necesidades específicos de las pequeñas y medianas empresas y proporcionarán el apoyo administrativo adecuado para que puedan participar en los espacios controlados de pruebas. Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, los Estados miembros deben informar a las pequeñas y medianas empresas sobre la ayuda financiera disponible para sus actividades en los espacios controlados de pruebas.

Capítulo VII. Gobernanza

Artículo 28. Creación y tareas de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas

1. Se crea la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas (en lo sucesivo, «la Plataforma»).

2. La Plataforma desempeñará las tareas establecidas en el presente Reglamento.

3. La Plataforma podrá asesorar y asistir a la Comisión y a los Estados miembros acerca de las medidas que lleven a cabo para alcanzar los objetivos expuestos en el capítulo I del presente Reglamento, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima de los Estados miembros presentados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1999⁷⁵.

4. La Comisión y los Estados miembros podrán coordinarse en el marco de la Plataforma sobre las asociaciones industriales de cero emisiones netas y también con terceros países pertinentes para ayudar a promover la adopción de tecnologías de cero emisiones netas a escala mundial y apoyar el papel de las capacidades industriales de la Unión para allanar el camino de la transición mundial hacia una energía limpia, en consonancia con los objetivos generales del presente Reglamento derivados de su artículo 1. La Plataforma podrá examinar periódicamente lo siguiente:

a) cómo mejorar la cooperación a lo largo de la cadena de valor de cero emisiones netas entre la Unión y terceros países;

b) cómo abordar las barreras no arancelarias al comercio, por ejemplo, mediante el reconocimiento mutuo de la evaluación de la conformidad o compromisos para evitar restricciones a la exportación;

c) qué terceros países deben tener prioridad a la hora de celebrar asociaciones industriales de cero emisiones netas, teniendo en cuenta lo siguiente:

i) la posible contribución a la seguridad del suministro, teniendo en cuenta su capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas;

ii) si existen acuerdos de cooperación entre un tercer país y la Unión.

5. Los Estados miembros apoyarán a la Comisión en la aplicación de las medidas de cooperación establecidas en la asociación industrial de cero emisiones netas. Las asociaciones industriales de cero emisiones netas tendrán por objetivo facilitar el comercio entre los participantes, en particular favoreciendo las inversiones necesarias dentro de la Unión y en terceros países, mejorando la resiliencia y la sostenibilidad de las cadenas de valor de apoyo y garantizando unas condiciones de competencia equitativas.

Artículo 29. Estructura y funcionamiento de la Plataforma Europea de Cero Emisiones Netas

1. La Plataforma estará compuesta por los Estados miembros y la Comisión. Estará presidida por un representante de la Comisión.

2. Cada Estado miembro nombrará a un representante de alto nivel en la Plataforma. En aquellos casos en que sea pertinente por lo que se refiere a la función y los conocimientos especializados, un Estado miembro podrá contar con más de un representante en relación con diferentes tareas relacionadas con el trabajo de la Plataforma. Cada miembro de la Plataforma tendrá un suplente.

3. A propuesta de la Comisión, la Plataforma adoptará su reglamento interno por mayoría simple de sus miembros.

4. La Plataforma mantendrá reuniones periódicas para garantizar el desempeño efectivo de sus tareas especificadas en el presente Reglamento. En caso necesario,

⁷⁵ 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

la Plataforma se reunirá a petición motivada de la Comisión o de una mayoría simple de sus miembros.

5. La Comisión ayudará a la Plataforma por medio de una secretaría ejecutiva que preste apoyo técnico y logístico.

6. La Plataforma podrá crear subgrupos temporales o permanentes, centrados en cuestiones y tareas específicas.

7. La Plataforma invitará a representantes del Parlamento Europeo a asistir, en calidad de observadores, a sus reuniones, incluidas las de los subgrupos permanentes o temporales a que se refiere el apartado 6.

8. Cuando proceda, la Plataforma o la Comisión podrán invitar a expertos y terceros a las reuniones de la Plataforma y los subgrupos o a aportar contribuciones por escrito.

9. La Plataforma adoptará las medidas necesarias para garantizar el tratamiento y el procesamiento seguros de la información confidencial y delicada desde el punto de vista comercial.

10. La Plataforma pondrá el máximo empeño en alcanzar consensos.

11. La Plataforma coordinará las alianzas industriales existentes y cooperará con ellas.

Artículo 30. Articulación con los planes nacionales de energía y clima

Los Estados miembros tendrán en cuenta el presente Reglamento a la hora de elaborar sus planes nacionales de energía y clima y sus actualizaciones, presentados de conformidad con los artículos 3, 9 y 14 del Reglamento (UE) 2018/1999, en particular en lo que respecta a la dimensión «investigación, innovación y competitividad» de la Unión de la Energía, y en la presentación de sus informes de situación bienales de conformidad con el artículo 17 de dicho Reglamento.

Capítulo VIII. Seguimiento

Artículo 31. Seguimiento

1. La Comisión supervisará de forma continua:

a) los avances de la Unión con respecto a los objetivos de la Unión a que se refiere el artículo 1, y el impacto conexo del presente Reglamento;

b) los avances con respecto al objetivo a escala de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂ a que se refiere el artículo 16.

2. Los Estados miembros y las autoridades nacionales que designen a tal fin recopilarán y facilitarán los datos y otras pruebas requeridos con arreglo al apartado 1, letras a) y b). En particular, recopilarán y comunicarán anualmente a la Comisión datos sobre:

a) la evolución de las tecnologías de cero emisiones netas y las tendencias del mercado, en particular los costes medios de inversión en fabricación y los costes de producción, así como los precios de mercado de las respectivas tecnologías de cero emisiones netas;

b) la capacidad de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y actividades conexas, en particular datos sobre el empleo y las capacidades y los avances hacia la consecución de los objetivos para 2030 a que se refiere el considerando 13;

c) el valor y el volumen de las importaciones en la Unión y de las exportaciones fuera de la Unión de tecnologías de cero emisiones netas;

d) la duración media de los procedimientos de concesión de autorizaciones con arreglo al presente Reglamento;

e) los tipos y el número de autorizaciones concedidas a nivel nacional en los últimos doce meses;

f) la cantidad de procedimientos de concesión de autorizaciones completados, bloqueados o cancelados en los últimos doce meses y los tipos de obstáculos encontrados en caso de interrupción o cancelación;

g) el número de espacios controlados de pruebas creados en los últimos doce meses;

h) la cantidad de CO₂ almacenado permanentemente bajo tierra de conformidad con la Directiva 2009/31/CE.

3. Los datos incluirán, como mínimo, la información solicitada en la Comunicación de la Comisión relativa a las orientaciones a los Estados miembros para la actualización de los planes nacionales de energía y clima para el período 2021-2030.

4. Cada Estado miembro enviará el primer informe a la Comisión a finales de mayo del año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. Los informes posteriores se enviarán cada año, a más tardar, al final de mayo.

5. Los Estados miembros también transmitirán los datos recopilados con arreglo al apartado 2 del presente artículo a los institutos nacionales de estadística y a Eurostat a efectos de la compilación y la publicación de estadísticas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷⁶. Los Estados miembros designarán a la autoridad nacional responsable de transmitir los datos a los institutos nacionales de estadística y a Eurostat.

6. Sobre la base de los informes presentados de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, la Comisión supervisará los avances de la Unión a que se refiere el apartado 1, letra a), y publicará anualmente las recomendaciones correspondientes en el marco de los informes anuales sobre la competitividad de las tecnologías energéticas limpias, de conformidad con el artículo 35, apartado 2, letra m), del Reglamento (UE) 2018/1999.

7. Sobre la base de los proyectos de solicitudes de autorizaciones presentados con arreglo al artículo 10 de la Directiva 2009/31/CE y de los informes presentados con arreglo al artículo 17, apartado 2, y al artículo 18, apartados 4 y 6, del presente Reglamento, la Comisión supervisará los avances en la consecución del objetivo a escala de la Unión en materia de capacidad de inyección de CO₂ a que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo e informará anualmente al Parlamento Europeo y al Consejo.

Capítulo IX. Disposiciones finales

Artículo 32. Delegación de poderes

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 33 a fin de modificar las modalidades en las que se tengan en cuenta los acuerdos entre las entidades a que se refiere el artículo 18, apartado 1, y las inversiones en capacidad de almacenamiento en poder de terceros para satisfacer su contribución individual establecida en el artículo 18, apartado 5, así como el contenido de los informes a que se refiere el artículo 18, apartado 6.

Artículo 33. 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 actos delegados mencionados en el artículo 32 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de aplicación]. 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.

⁷⁶ Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativo a la estadística europea y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008, relativo a la transmisión a la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas de las informaciones amparadas por el secreto estadístico, el Reglamento (CE) n.º 322/97 del Consejo, sobre la estadística comunitaria, y la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo, por la que se crea un Comité del programa estadístico de las Comunidades Europeas (DO L 87 de 31.3.2009, p. 164).

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 32 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

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 32 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.

Artículo 34. 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 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 4.

Artículo 35. Evaluación

1. A más tardar el... [tres años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento] y posteriormente cada tres años, la Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.

2. La evaluación valorará si se han alcanzado los objetivos del presente Reglamento establecidos en el artículo 1 y su impacto en los usuarios profesionales, especialmente las pymes, y los usuarios finales, así como los objetivos del Pacto Verde Europeo.

3. La evaluación tendrá en cuenta el resultado del proceso de seguimiento descrito en el artículo 31.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros proporcionarán a la Comisión toda la información pertinente de la que dispongan y que esta pueda necesitar para elaborar el informe a que se refiere el apartado 1.

Artículo 36. Tratamiento de la información confidencial

1. La información obtenida durante la aplicación del presente Reglamento solo se utilizará para los fines del presente Reglamento y estará protegida por la legislación de la Unión y la legislación nacional pertinente.

2. Los Estados miembros y la Comisión garantizarán la protección de los secretos comerciales y empresariales y de otra información sensible, confidencial y clasificada obtenida y generada en aplicación del presente Reglamento, incluidas las recomendaciones y medidas que deban adoptarse, de conformidad con el Derecho de la Unión y con el Derecho nacional correspondiente.

3. Los Estados miembros y la Comisión velarán por que la información clasificada que se haya facilitado o intercambiado con arreglo al presente Reglamento no

sufra una reducció del grau de classificació o la desclasificació sin el consentiment previ per escrit del originador.

4. Si un Estat membre considera que la presentació de informació agregada en el context del article 18 pot, no obstant, comprometre els seus interessos de seguretat nacional, podrà oposar-se a la presentació de la Comissió mitjançant una notificació justificada.

5. La Comissió i les autoritats nacionals, els seus funcionaris, empleats i demés persones que treballen sota la supervisió de dites autoritats garantirán la confidencialitat de la informació obtinguda en l'exercici de seves funcions i activitats. Esta obligació també se aplica a tots els representants dels Estats membres, observadors, experts i altres participants que assistin a les reunions de la Plataforma de conformitat amb l'article 29.

Artículo 37. Modificación del Reglamento (UE) 2018/1724

El Reglamento (UE) 2018/1724 se modifica como sigue:

1) en el anexo I, en la primera columna, se añade la nueva fila «R. Proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas»;

2) en el anexo I, en la segunda columna, en la fila «R. Proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas», se añaden los puntos siguientes:

«1. Información sobre el proceso de concesión de autorizaciones»

«2. Servicios de financiación e inversión»

«3. Posibilidades de financiación a nivel de la Unión o de los Estados miembros»

«4. Servicios de apoyo a las empresas, que incluyen, entre otros, la declaración del impuesto sobre sociedades, la legislación fiscal local y el Derecho laboral»;

3) en el anexo II, en la primera columna, se añade la nueva fila «Proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas»;

4) en el anexo II, en la segunda columna, en la fila «Proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas», se añaden los puntos siguientes:

«Procedimientos para todas las autorizaciones administrativas pertinentes para planificar, construir, ampliar y explotar proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas, incluidos los permisos y las evaluaciones y autorizaciones medioambientales de construcción, químicos y de conexión a la red cuando sean necesarios, y que abarquen todas las solicitudes y procesos administrativos»;

5) en el anexo II, en la tercera columna, en la fila «Proyectos de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas», se añade el punto siguiente:

«Todos los resultados relativos a los procedimientos que van desde el reconocimiento de la validez de la solicitud hasta la notificación de la decisión global sobre el resultado del procedimiento por parte de la autoridad nacional competente responsable»;

6) en el anexo III se añade el punto siguiente:

«8) Autoridades nacionales competentes que actúen como ventanilla única con arreglo al artículo 4 del Reglamento [de la Ley sobre la industria de cero emisiones netas]».

Artículo 38. Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el [día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*].

Será aplicable a partir del [fecha de entrada en vigor]. Hasta [dos años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento], el artículo 19, apartado 2, letras a), b) y c), se aplicará únicamente a los contratos celebrados por centrales de compras, tal como se definen en el artículo 2, apartado 1, punto 16), de la Directiva 2014/24/UE y en el artículo 2, apartado 1, punto 12), de la Directiva 2014/25/UE, y a los contratos de un valor igual o superior a 25 millones EUR.

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 / la Presidenta; 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.

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 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consell i la Directiva (UE) 2019/520 pel que fa a la classe per emissions de diòxid de carboni dels vehicles pesats amb remolcs

295-00222/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 05.05.2023
Reg. 100744 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 08.05.2023

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques [COM (2023) 189 final] [COM (2023) 189 final anexo] [2023/0134 (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, 4.5.2023 COM(2023) 189 final 2023/0134 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo², abordó una serie de retos socioeconómicos y medioambientales, como el cambio climático. Para ello permitió que se diferenciases las tasas viarias impuestas tanto a los vehículos pesados como a los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂, con el fin de incentivar a los operadores a implantar vehículos más eficientes. En el momento de su adopción, todavía no se disponía de un marco jurídico para certificar el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. Por lo tanto, los remolques no pudieron incluirse en la diferenciación de las tasas viarias basada en las emisiones de CO₂.

En consecuencia, en el considerando 31 de la Directiva (UE) 2022/362 se pedía a la Comisión que incluyera el efecto de los remolques y semirremolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías a la hora de determinar la reducción de las tasas viarias una vez que se dispusiera de valores legalmente certificados para el efecto de los remolques y semirremolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. La condición establecida en el considerando se cumplió mediante la adopción del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión³.

Los remolques tienen un importante potencial para reducir las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías; además, una medida orientada a la demanda que reduzca los costes operativos de los remolques más eficientes desde el punto de vista energético puede incentivar una implantación más rápida. Por lo tanto, el objetivo de la presente propuesta es establecer las normas que incluyan el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria que diferencian las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos.

Además, la presente propuesta modifica las disposiciones vigentes de la Directiva (UE) 2022/362 relativas a la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización de los vehículos pesados en función de sus emisiones de CO₂, a fin de reflejar la nueva estructura del Reglamento (UE) 2019/1242 resultante de su revisión en virtud de lo dispuesto en la propuesta COM(2023) 88 final⁴.

1. Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1).

2. Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

3. Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145).

4. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de información, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956. Véase más adelante la sección «Coherencia con otras políticas de la Unión».

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente iniciativa complementa los peajes basados en las emisiones de CO₂ introducidos por la Directiva (UE) 2022/362, tal como se establece en el considerando 31 de dicha Directiva.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente propuesta complementa la propuesta COM(2023) 88 final de Reglamento por la que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242, que amplía su ámbito de aplicación para establecer requisitos para los fabricantes de remolques en relación con sus nuevas flotas y, por tanto, se aplica a la oferta del sector del transporte de mercancías por carretera. La presente propuesta incide en la demanda de este sector porque incentiva a los operadores de transporte para que adquieran remolques más eficientes. La presente propuesta también refleja las modificaciones introducidas en el Reglamento (UE) 2019/1242 en las disposiciones de la Directiva (UE) 2022/362 que hacen referencia a dicho Reglamento.

La presente propuesta también contribuye a los objetivos del plan REPowerEU⁵ al mejorar el ahorro de energía y la eficiencia en el sector del transporte por carretera.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la Directiva 1999/62/CE es los artículos 71 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, actualmente artículos 91 y 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Las disposiciones de la Directiva afectadas por la presente propuesta corresponden a las tasas viarias a los vehículos, un ámbito al que se aplica el artículo 91 del TFUE.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. No obstante, la adaptación de las normas vigentes solo puede ser llevada a cabo por la propia UE. La ampliación de las normas de la UE a los remolques se justifica por el impacto de los conjuntos de vehículos en el cambio climático, ya que estos vehículos utilizan la misma infraestructura vial y contribuyen a las emisiones de CO₂.

Proporcionalidad

Las medidas propuestas solo contribuyen a la consecución de los objetivos fijados, en particular, una aplicación coherente del principio de que quien contamina paga y el principio del usuario pagador, y no van más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera rentable, garantizando, al mismo tiempo, la equidad y la integridad medioambiental.

Elección del instrumento

Como el acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, el acto de modificación debe adoptar la misma forma.

5. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

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

La Directiva (UE) 2022/362 abordaba diversos problemas relacionados con la tarificación viaria de los vehículos pesados de transporte de mercancías. La contribución de las partes interesadas a la evaluación que dio lugar a dicha Directiva señaló la necesidad de reducir las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera.

La Directiva (UE) 2022/362 imponía tasas viarias diferenciadas para los vehículos pesados e incluía la posibilidad de que los Estados miembros diferenciara las tasas viarias para los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂. Debido a la falta de un marco legislativo para la certificación del efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos en el momento de su adopción, la Directiva (UE) 2022/362 no tuvo en cuenta el efecto de los remolques en la diferenciación de las tasas viarias de los vehículos pesados. En aras de la plena coherencia normativa, el considerando 31 de la Directiva propone una modificación para colmar esta laguna e incluye el efecto de los remolques en la diferenciación de las tasas viarias de los vehículos pesados.

Consultas con las partes interesadas

Se utilizaron métodos de consulta dirigidos a partes interesadas y a especialistas concretos. Se llevaron a cabo nueve entrevistas con representantes de los ministerios de transporte de los Estados miembros, operadores de transporte, representantes de las autoridades responsables de la conformidad de los vehículos, fabricantes y proveedores de servicios de peaje y organismos de normalización.

– Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados

Las partes interesadas consideraron que, desde el punto de vista técnico, resultaba viable incluir los remolques en la diferenciación de las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂. Al mismo tiempo, las partes interesadas señalaron las posibles complejidades relacionadas con la aplicación, así como el margen de simplificación y mejora. A continuación, se describe cómo se tuvieron en cuenta las aportaciones recibidas en la propuesta.

El proyecto de propuesta que se debatió con las partes interesadas consistía en calcular las emisiones totales de CO₂ de los conjuntos de vehículos como el producto de las emisiones de CO₂ del vehículo de motor en gramos por tonelada-kilómetro, multiplicado por la relación de eficiencia del remolque enganchado a dicho vehículo. La clase del conjunto de vehículos por emisiones de CO₂ se definiría, por lo tanto, de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 2. Sin embargo, tanto los Estados miembros como los proveedores de servicios de peaje detectaron problemas en el proceso. Los ministerios de transporte de los Estados miembros destacaron posibles incoherencias con su aplicación de la Directiva (UE) 2022/362. En concreto, para aplicar la diferenciación basada en las emisiones de CO₂ en estos Estados miembros, el equipo instalado a bordo⁶ almacena la clase del vehículo de motor por emisiones de CO₂ y no tiene la obligación de almacenar las emisiones de CO₂ en gramos por tonelada-kilómetro. Los proveedores de servicios de peaje reconocieron que dicho cálculo requeriría almacenar la relación de eficiencia en el equipo instalado a bordo de cada remolque que se suela enganchar al vehículo de motor. El conductor de este vehículo tendría que seleccionar el remolque que ha utilizado durante un trayecto específico entre los que figuran en una lista de remolques. Esta lista podría ser bastante extensa en el caso de las empresas con una gran flota de

6. «Equipo instalado a bordo» se define en el artículo 2, punto 11, de la Directiva (UE) 2019/520 como: «“equipo instalado a bordo (EIB)”: el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) que deben usarse como parte del servicio de peaje, instalado o llevado a bordo de un vehículo con el fin de registrar, almacenar, procesar y recibir o transmitir datos a distancia, y que puede ser un dispositivo independiente o estar integrado en el vehículo».

remolques. En vista de ello, los proveedores de servicios de peaje destacaron que es importante que la interfaz del equipo instalado a bordo sea sencilla para reducir el riesgo de que los conductores hagan una interpretación errónea o cometan errores. Al mismo tiempo, los proveedores de servicios de peaje compartieron que ya existen equipos instalados a bordo con funciones similares, como la posibilidad de que un conductor seleccione el número de ejes y el peso del conjunto de vehículos. Los operadores de transporte hicieron una observación similar sobre la importancia de la simplicidad y el riesgo de carga adicional.

En respuesta a los puntos anteriores, la presente propuesta determina, en un nuevo anexo de la Directiva, tres clases de remolque basadas en los umbrales de la relación de eficiencia. Para cada clase de remolque, se define cómo se ve afectada la diferenciación de la clase de vehículo de motor por emisiones de CO₂, lo que da lugar a la clase del conjunto de vehículos por emisiones de CO₂. Este cambio hace que la presente propuesta sea más coherente con la aplicación en curso de la diferenciación de las tasas viarias basada en las emisiones de CO₂ introducida en la Directiva (UE) 2022/362. En concreto, no se requiere un cálculo, tal como se incluye en el proyecto de propuesta que se debatió con las partes interesadas, por lo que no es necesario que las emisiones de CO₂ del vehículo de motor se almacenen en el equipo instalado a bordo en gramos por tonelada-kilómetro. Del mismo modo, no es obligatorio que el equipo instalado a bordo de un vehículo de motor almacene la relación de eficiencia de cada remolque que se utiliza normalmente con un vehículo de motor. Por consiguiente, el conductor de un conjunto de vehículos no estaría obligado a seleccionar un valor de una lista de remolques; en su lugar, debería seleccionar la clase del remolque, lo que simplificaría la interfaz del equipo instalado a bordo y la nueva funcionalidad.

Para reducir el riesgo de que los conductores hagan una interpretación errónea o cometan errores, los proveedores de servicios de peaje también sugirieron que los parámetros de los remolques se comunicaran electrónicamente al equipo instalado a bordo del vehículo de motor mediante el equipo de pesaje a bordo de los remolques. La presente propuesta no profundiza en esta sugerencia por dos razones. En primer lugar, el uso de equipos de pesaje a bordo es una de las opciones descritas en el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 96/53/CE⁷ del Consejo y ningún Estado miembro ha utilizado esta opción por el momento, lo que significa que el equipo de pesaje a bordo no se ha implantado de forma generalizada. En segundo lugar, las organizaciones europeas de normalización CEN y ETSI, consultadas por la Comisión, coincidieron en que, aunque es técnicamente posible, las normas actuales no contemplan la comunicación entre los equipos instalados a bordo relacionados con el peaje y los equipos de pesaje a bordo y, además, no es compatible con todos los dispositivos de este tipo actualmente en el mercado.

Los ministerios de transporte de los Estados miembros expresaron su preocupación en lo relativo al cumplimiento. A este respecto, la propuesta modifica el artículo 7 *undecies* para exigir al conductor o, en su caso, al operador de transporte o al prestador del Servicio de Europeo de Telepeaje, que aporten pruebas de las características del remolque a las autoridades policiales. Una posible complicación asociada a los dispositivos aerodinámicos es que estos dispositivos pueden retirarse con relativa facilidad de un remolque. Para garantizar que la eficiencia de los remolques sea la misma que la del vehículo con homologación de tipo y que no sea diferente debido a cambios en los dispositivos aerodinámicos, los remolques estarán equipados con una etiqueta en su parte delantera, que incluirá una lista de dispositivos aerodinámicos equipados en ese mismo remolque, de conformidad con los puntos 1.8

7. Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

y 1.9 del apéndice 3 del anexo V del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Para la evaluación cuantitativa de los efectos económicos, sociales y medioambientales, la evaluación de impacto a la que se hace referencia a continuación se ha basado en el análisis del modelo PRIMES y el modelo DIONE del JRC, así como en el análisis realizado por un contratista externo.

Los datos de seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero y otras características del parque de vehículos pesados nuevos procedían de los datos anuales de seguimiento notificados por los Estados miembros y los fabricantes, recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

Evaluación de impacto

La iniciativa está respaldada por la evaluación de impacto realizada para la revisión del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, que ha recibido un dictamen favorable, tras una nueva presentación, del Comité de Control Reglamentario el 6 de diciembre de 2022. La evaluación de impacto ha llegado a la conclusión de que la eficiencia energética de los remolques tiene un importante potencial de mejora y que tales medidas contribuirían de forma rentable a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. En términos económicos, el ahorro económico neto a lo largo de la vida útil del vehículo desde una perspectiva social oscila entre los casi 11 500 EUR en el caso de los remolques frigoríficos con barra de tracción y los más de 42 500 EUR de un semirremolque medio con carrocería de caja.

Por lo tanto, esta revisión establecerá un objetivo obligatorio de mejora de la eficiencia energética de la flota de remolques nuevos, que, dirigido a los fabricantes, es una medida orientada a la oferta. Al igual que en el caso de los vehículos de motor, esta medida orientada a la oferta estaría fuertemente respaldada por una medida complementaria orientada a la demanda. La reducción de las tasas viarias y, por lo tanto, de los costes operativos de los conjuntos de vehículos que utilizan remolques más eficientes desde el punto de vista energético, repercute en la demanda de estos vehículos, ya que apoya la adquisición de remolques más eficientes desde el punto de vista energético que, por lo tanto, son más caros. Este efecto también se tuvo en cuenta en el análisis de costes y beneficios de la revisión de la legislación sobre las normas de CO₂ para vehículos pesados.

Las modificaciones de la Directiva 1999/62/CE propuestas por el presente acto están estrechamente relacionadas con la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2019/1242. Sin embargo, la Directiva 1999/62/CE solo puede modificarse mediante otra Directiva, por lo que se requieren dos actos distintos.

Adecuación regulatoria y simplificación

La diferenciación de las tasas viarias introducida en la presente propuesta solo se aplica a los remolques más eficientes. Esto significa que los operadores de infraestructura viaria, los proveedores de servicios de peaje y los perceptores de peaje no necesitan registrar la información pertinente de otros remolques. La definición de las clases de remolques tiene por objeto simplificar su ejecución por parte de las empresas con un número elevado de remolques.

Se espera que la iniciativa tenga un pequeño impacto positivo en la competitividad debido a la tarificación diferenciada, lo que llevará a un ligero aumento de remolques más eficientes y al consiguiente fomento de la innovación.

8. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Informe de evaluación de impacto que acompaña al documento Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de información, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

Esta iniciativa aclara las disposiciones que establecen la obligación de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos de motor.

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.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene incidencia presupuestaria para la UE.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y presentación de informes

La propuesta incluye requisitos específicos de información para los Estados miembros relativos a la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización en función del comportamiento medioambiental de los vehículos.

Documentos explicativos

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

a) La propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE contiene los elementos siguientes:

Artículo 1, apartado 1: Artículo 2 - Definiciones

En la letra a) de la definición de «vehículo de emisión cero», se modifica la referencia a la definición de «vehículo pesado de emisión cero» en el Reglamento (UE) 2019/1242 para que se refiera exclusivamente a los vehículos pesados de motor de emisión cero en la nueva definición propuesta, y no a los remolques. Esta enmienda garantiza que se mantenga el significado de la definición actual y que la clasificación de los conjuntos de vehículos pesados en la clase 5 por emisiones de CO₂, de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, se base exclusivamente en el vehículo de motor.

En la definición de «vehículo de bajas emisiones», se modifica la letra b) para especificar los grupos de vehículos afectados, haciendo referencia a los contemplados en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7. Esta enmienda garantiza que se mantenga el significado de la definición actual y refleja la nueva estructura propuesta del Reglamento (UE) 2019/1242. De hecho, sobre la base de la propuesta presentada en paralelo por la Comisión, el artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento ya no definirá los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento.

Se modifica la definición de «trayectoria de reducción de emisiones» con el fin de:

- armonizar la terminología con la utilizada en el nuevo punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242;
- garantizar su aplicabilidad después de 2030 sobre la base de los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ que se establecerán en el Reglamento (UE) 2019/1242 (una vez modificado de conformidad con la propuesta paralela de la Comisión);
- garantizar que la referencia a las emisiones de CO₂ de referencia de un subgrupo se aplique tal como se determina en el punto 38;

– trasladar la última sección, relativa a los posibles ajustes de los valores de CO₂ de referencia, al artículo 7 *octies bis*, apartado 1, para garantizar el mismo tiempo de aplicabilidad a todas las clases por emisiones de CO₂.

Esta enmienda garantiza que se preserve el significado de la definición actual, así como su aplicabilidad después de 2030.

La definición de «emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos» se modifica para definir «emisiones de CO₂ de referencia», que se refiere tanto a subgrupos como a grupos de vehículos, para aclarar en la letra a) que los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 están agrupados en subgrupos, y para especificar los grupos de vehículos afectados en la letra b) haciendo referencia a aquellos incluidos en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7. Esta enmienda garantiza que se conserve el significado de la definición actual.

Se añaden las definiciones de «remolque» y «semirremolque» para aportar claridad jurídica en lo que respecta a estos términos específicos y para especificar mejor el ámbito de aplicación de las disposiciones pertinentes.

Artículo 1, apartado 2: Artículo 7 octies bis - Diferenciación de las tasas aplicables a los vehículos pesados

En el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, se modifican y suprimen los párrafos segundo y cuarto, respectivamente, con el fin de:

– hacer referencia, en el párrafo segundo, a la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización para todas las clases de emisiones de CO₂ de todos los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, e incluir en dicho párrafo, por lo tanto, la referencia a los subgrupos que estarán incluidos una vez que entren en vigor las modificaciones propuestas de dicho Reglamento y que actualmente se mencionan en el párrafo cuarto;

– fusionar los actuales párrafos segundo y cuarto;

– preservar el tiempo de aplicabilidad de la diferenciación para los subgrupos de vehículos actualmente contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, haciendo referencia explícita a dichos subgrupos de vehículos y especificando el 13 de mayo de 2023 como final del período de dos años tras la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento, a saber, la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión⁹;

– preservar el tiempo de aplicabilidad de la diferenciación para los subgrupos de vehículos que estarán contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 una vez entren en vigor las modificaciones de dicho Reglamento, tal como se establece en el párrafo cuarto actual y en la segunda frase del párrafo tercero actual;

– garantizar que el tiempo de aplicabilidad de los posibles ajustes de los valores de CO₂ de referencia con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 sea el mismo para las clases 2, 3 y 4 por emisiones de CO₂, tal como se establece en la definición actual de «trayectoria de reducción de emisiones», teniendo en cuenta los cambios propuestos en el artículo 11, apartado 2.

En el apartado 1, se modifica el párrafo tercero con el fin de:

– especificar los grupos de vehículos afectados haciendo referencia a los contemplados en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7;

– preservar el tiempo de aplicabilidad de las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos que estarán contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 una vez entren en vigor las modificaciones de dicho Reglamento;

9. Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión, de 10 de mayo de 2021, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión y las emisiones de CO₂ de referencia, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2019 (DO L 167 de 12.5.2021, p. 47).

– aclarar que, tras la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 a otros vehículos pesados, la diferenciación se aplica a todas las clases por emisiones de CO₂.

Se modifica el apartado 7 para mantener los subgrupos de vehículos en cuestión haciendo referencia explícita a los subgrupos de vehículos actualmente contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242.

Artículo 1, apartado 3: Artículo 7 octies quater – Efecto de los remolques en la determinación de la reducción de las tasas viarias

El nuevo artículo 7 octies quater especifica las modalidades para determinar la diferenciación de las tasas viarias de los conjuntos de vehículos en función del efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. La diferenciación se basa en la relación de eficiencia de los remolques, tal como se especifica en el anexo VIII. Esta disposición debe incentivar el uso de remolques más eficientes. El artículo establece la facultad de la Comisión para determinar valores umbral para la eficiencia de los remolques y una metodología para los remolques más antiguos, a los que no se asigna una relación de eficiencia.

Artículo 1, apartado 4: Artículo 7 undecies - Cobro y pago de peajes y tasas por utilización

Se modifica el apartado 2 bis para garantizar que todos los posibles elementos de la tasa se recauden y paguen de manera coherente.

Artículo 1, apartado 5: Artículo 9 quinquies - Facultad de la Comisión para adoptar actos delegados

Se modifica el artículo 9 quinquies para modificar el nuevo anexo VIII a fin de determinar los umbrales de la relación de eficiencia o ajustarlos a los avances científicos y técnicos.

Artículo 1, apartado 6: Artículo 11 - Presentación de informes

Se modifica la actual letra c) del apartado 2 para incluir información sobre el artículo 7 octies quater.

Artículo 1, apartado 7

El nuevo anexo VIII está vinculado al artículo 7 octies quater propuesto, relativo a la determinación de la diferenciación de las tasas viarias de los conjuntos de vehículos.

b) La propuesta de modificación de la Directiva (UE) 2019/520¹⁰ contiene el elemento siguiente:

Artículo 2

Se modifica el anexo I para añadir información relacionada con los remolques con vistas a facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

c) La propuesta de modificación de la Directiva 1999/37/CE del Consejo¹¹ contiene el elemento siguiente:

Artículo 3

Se modifica el anexo I para ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de añadir la relación de eficiencia de los remolques y su clase de remolque al permiso de circulación del vehículo.

10. Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

11. Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

2023/0134 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques

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,

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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La adopción de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo³ reforzó el principio de que quien contamina paga y el principio del usuario pagador mediante la aplicación de gravámenes obligatorios sobre la base de las emisiones de CO₂, bien mediante la diferenciación de las tasas por infraestructura y por utilización en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos, o bien mediante la aplicación de una tasa por costes externos a las emisiones de CO₂. En la actualidad, las tasas viarias de los conjuntos de vehículos que comprenden un vehículo de motor y un remolque se diferencian por las emisiones de CO₂ del vehículo de motor, independientemente de las características del remolque enganchado y, en particular, de su efecto en las emisiones de CO₂ del conjunto de vehículos.

(2) Aunque un remolque no consume energía por sí mismo, necesita energía del vehículo de motor tractor para poder moverse. La optimización de la eficiencia energética de los remolques conduce a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos convencionales y al aumento de la autonomía de los vehículos. Esta optimización de los remolques se deriva de las mejoras del rendimiento aerodinámico, la resistencia a la rodadura y el peso de los remolques. El potencial de eficiencia energética es de alrededor del 7,5% para los remolques con barra de tracción y del 15% para los semirremolques, en comparación con un remolque de referencia del año 2020. Por lo tanto, los remolques podrían desempeñar un papel importante en la descarbonización del sector del transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, la penetración en el mercado de remolques más eficientes se ve obstaculizada por sus precios más elevados y por el hecho de que, hasta ahora, los compradores de remolques no han podido comparar diferentes remolques en términos de eficiencia energética. Esto da lugar a una disponibilidad limitada de remolques eficientes desde el punto de vista energético en el mercado. Los dispositivos aerodinámicos ya están disponibles en el mercado y lo estarán más en el futuro, pero actualmente no se utilizan de forma habitual en la flota de la Unión.

(3) El Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión⁴ estableció valores legalmente certificados para el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. Para reducir aún más el coste operativo de los remolques más eficientes, deben establecerse las normas para incluir el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los

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

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

3. Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1).

4. Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145).

conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria basados en la diferenciación de las emisiones de CO₂. Dado que los vehículos de motor pueden engancharse a diferentes remolques, la inclusión de los remolques en los sistemas de tarificación viaria basados en la diferenciación de las emisiones de CO₂ debe basarse en el remolque que realmente se utiliza.

(4) La tarificación basada en las emisiones de CO₂ se hará extensiva a los remolques a los que les sea de aplicación el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362. El rendimiento de los remolques puede variar en función de sus parámetros técnicos. Para evaluar el rendimiento de los remolques en términos de eficiencia energética, el rendimiento en términos de potencial de reducción de CO₂ de un remolque específico se compara con el de un remolque de referencia, que es similar en cuanto a la configuración de los ejes, la carga máxima admisible por eje y la configuración del chasis. La relación entre el valor de un remolque concreto y el del remolque de referencia se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 como «relación de eficiencia». El valor de la relación de eficiencia de los remolques más eficientes es inferior a 1.

(5) El cálculo de la relación de eficiencia puede basarse en kilómetros, en toneladas-kilómetro o en m³-kilómetro. En todos los remolques, excepto los que son para mercancías voluminosas, debe utilizarse la relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro. Los remolques para mercancías voluminosas son los concebidos principalmente para este tipo de mercancías. La relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro no puede utilizarse en los remolques para mercancías voluminosas, ya que estos remolques tienen una resistencia a la rodadura y una masa mayores que el resto de remolques. En su lugar, en los remolques para mercancías voluminosas debe utilizarse la relación de eficiencia basada en m³-kilómetro.

(6) La clase por emisiones de CO₂ de un conjunto de vehículos con un remolque más eficiente debe ser superior a la clase por emisiones de CO₂ del vehículo de motor por sí solo, lo que permite el acceso a una reducción más elevada de las tasas viarias. El efecto del potencial de reducción de las emisiones de CO₂ de un remolque en la clase de emisiones de CO₂ de un conjunto de vehículos debe basarse en la comparación entre la relación de eficiencia del remolque concreto y los umbrales de la relación de eficiencia a que se refiere la presente Directiva. Se prevén diferentes umbrales para los semirremolques y para otros remolques, ya que su potencial para reducir las emisiones de CO₂ de manera rentable es diferente.

(7) Cuando un Estado miembro incluya el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria dentro de su territorio y aplique tasas específicas a los conjuntos de vehículos que se aparten de los pesos o dimensiones máximos establecidos en la Directiva 96/53/CE del Consejo⁵, dicho Estado miembro deberá poder aplicar la reducción de las tasas viarias a aquellos conjuntos de vehículos que empleen al menos un remolque más eficiente.

(8) La Comisión debe estar facultada para modificar el anexo VIII de la Directiva 1999/62/CE mediante actos delegados, a fin de determinar o ajustar los umbrales de la relación de eficiencia establecidos en dicho anexo, y de definir una metodología para asignación de clases de remolque a aquellos remolques que hayan sido sometidos a un proceso de renovación, en especial a aquellos a los que no se haya asignado una relación de eficiencia de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362. Se deberán determinar los umbrales de la relación de eficiencia en cuanto se recojan datos sobre la eficiencia de los remolques durante al menos un año, con arreglo al Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Con-

5. Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

sejo⁶. Los umbrales de la relación de eficiencia deben basarse en la eficiencia media de la flota de remolques cuando se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia de dichos vehículos, así como en el potencial que tienen los remolques para generar mejoras en la eficiencia. A continuación, deben ajustarse para reflejar los avances técnicos y una penetración cada vez mayor de las nuevas tecnologías, como los remolques con ejes motores. La definición de una metodología para los remolques objeto de renovación debe tener en cuenta la instalación de equipos que mejoren su energía, como los dispositivos aerodinámicos, que puedan verificarse durante la inspección técnica periódica y que deben consignarse en el certificado de inspección técnica de vehículos a que se refiere la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷.

(9) Con el fin de garantizar que los conductores declaren correctamente el rendimiento del remolque conectado al vehículo de motor al hacer uso de la reducción de tasas basada en las emisiones de CO₂, es necesario que, previa solicitud, se faciliten a las autoridades policiales pruebas de la clase de emisiones del conjunto de vehículos, es decir, pruebas que acrediten el rendimiento del remolque. Si no se aportan tales pruebas, un Estado miembro tendría derecho a aplicar tasas sobre la base de la clase de emisiones del vehículo de motor únicamente.

(10) Con objeto de asegurar la aplicación coherente de la diferenciación de las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂, es necesario modificar la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁸ para exigir que se indique la relación de eficiencia de los remolques en su permiso de circulación, cuando dicha información conste en su certificado de conformidad o en el certificado de homologación de vehículo individual. Es importante garantizar que los datos relativos a la eficiencia de los remolques estén disponibles para el intercambio de información entre los Estados miembros, tal como se establece en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.

(11) Además, procede modificar la Directiva 1999/62/CE con el fin de reflejar la nueva estructura del Reglamento (UE) 2019/1242, modificado por *[añádase la referencia una vez conocida]*. Los cambios necesarios tienen por objeto preservar el significado actual de las definiciones siguientes: «vehículo de emisión cero», «vehículo de bajas emisiones», «emisiones de CO₂ de referencia» y «trayectoria de reducción de emisiones», y deben actualizar esta última para armonizar su aplicabilidad en relación con el Reglamento antes mencionado después de 2030. Estos cambios también deben preservar la obligación de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización y el momento a partir del cual se aplica esta obligación. Por lo que se refiere a los subgrupos de vehículos ya contemplados en el Reglamento, estos cambios deben aclarar, en particular, que esta obligación se aplica a partir del 13 de mayo de 2023, es decir, dos años después de la fecha de publicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión¹⁰, que especifica las emisiones de CO₂ de referencia para esos subgrupos de vehículos. Para garantizar la adopción oportuna de estos cambios en relación con la fecha de entrada en vigor de las modificacio-

6. 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).

7. Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

8. Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

9. Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

10. Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión, de 10 de mayo de 2021, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión y las emisiones de CO₂ de referencia, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2019 (DO L 167 de 12.5.2021, p. 47).

nes del Reglamento (UE) 2019/1242, debe establecerse un plazo de un año para la transposición a la legislación nacional.

(12) Procede, por tanto, modificar las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 en consecuencia.

Han adoptado la presente Directiva:

Artículo 1. Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE

La Directiva 1999/62/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2, apartado 1, se modifica como sigue:

a) En el punto 29, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) un vehículo de motor pesado, tal como se define en el artículo 3, punto 11, letras a) y b) del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo (*); o».

b) En el punto 30, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) un vehículo pesado de un grupo de vehículos contemplado en un acto de ejecución adoptado en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7, cuyas emisiones de CO₂ son inferiores al 50% de las emisiones de CO₂ de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero;».

c) El punto 37 se sustituye por el texto siguiente:

«37) “trayectoria de reducción de emisiones”: para el subgrupo de vehículos (sg) y el período de comunicación del año A, es decir, ETsg,A, el producto de multiplicar el factor anual de reducción de las emisiones de CO₂ (RETsg,A) por las emisiones de CO₂ de referencia (rCO₂sg) del subgrupo (sg); es decir, $ET_{sg,A} = RET_{sg,A} \times rCO_{2,sg}$; RETsg,A se determina de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242;».

d) El punto 38 se sustituye por el texto siguiente:

«38) “emisiones de CO₂ de referencia”:

a) para los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;

b) para un grupo de vehículos contemplado en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 7, las emisiones de CO₂ de referencia especificadas en dicho acto que correspondan al valor medio de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo (6) para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400;».

e) Se añaden los siguientes puntos:

«42) “remolque”: un remolque, tal como se define en el artículo 3, punto 17, del Reglamento (UE) 2018/858 y que corresponde al ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión**;

43) “semirremolque”: un remolque que se ajusta a la definición de semirremolque según el artículo 3, punto 33, del Reglamento (UE) 2018/858 y que corresponde al ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión.».

* 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).

** Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145)».

2) El artículo 7 *octies bis* se modifica como sigue:

a) En el apartado 1, los párrafos segundo, tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:

«Los Estados miembros aplicarán dicha diferenciación a los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 sobre la base de las emisiones de CO₂ de referencia publicadas de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. No obstante, para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH, los Estados miembros aplicarán dicha diferenciación a más tardar el 13 de mayo de 2023. Cuando las emisiones de CO₂ de referencia se ajusten de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242, dichas emisiones de CO₂ de referencia se aplicarán desde el inicio del siguiente período de notificación.

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo, para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂ a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, dicha diferenciación se aplicará a los grupos de vehículos contemplados en actos de ejecución adoptados en virtud del apartado 7 a más tardar dos años después de la adopción de dichos actos de ejecución. La diferenciación se basará en las emisiones de CO₂ de referencia especificadas en dichos actos y se aplicará hasta que las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos en cuestión se publiquen de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. A partir de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242, los Estados miembros aplicarán dichas emisiones de CO₂ de referencia en lugar de las especificadas con arreglo al apartado 7 y la diferenciación para los subgrupos de vehículos afectados se aplicará a todas las clases de emisiones.».

b) En el apartado 7, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión adoptará actos de ejecución para determinar las emisiones de CO₂ de referencia que se aplican a los grupos de vehículos que no sean los subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH.».

3) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 *octies quater*

1. Hasta el 30 de junio de 2030, los Estados miembros podrán tener en cuenta el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ cuando formen un conjunto con un vehículo de motor al aplicar el artículo 7 *octies bis*. A partir del 1 de julio de 2030, deberán tener en cuenta ese efecto.

Cuando un Estado miembro aplique el párrafo primero, la clase de emisiones de CO₂ del conjunto de vehículos contemplada en el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, se verá afectada por la clase del remolque de que se trate de conformidad con el anexo VIII.

2. Cuando un Estado miembro aplique el párrafo primero y, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra a), imponga tasas específicas a los conjuntos de vehículos que se aparten de los pesos o dimensiones máximos establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE del Consejo*, de conformidad con el artículo 4, apartado 4, de dicha Directiva, podrá aplicar una reducción de las tasas viarias a aquellos conjuntos de vehículos que empleen al menos un remolque al que se asigne una clase de remolque de conformidad con el anexo VIII de la presente Directiva.

El importe de la reducción de las tasas viarias podrá corresponderse con la reducción concedida a los conjuntos de vehículos que no se desvíen de los pesos o dimensiones máximos.

3. Se faculta a la Comisión para adoptar un acto delegado con arreglo al artículo 9 *quinquies* para modificar el anexo VIII a fin de determinar los umbrales de la relación de eficiencia establecidos en dicho anexo, o para ajustarlos para que reflejen

los avances tecnológicos. La primera determinación de dichos umbrales se basará en la eficiencia media de la flota de remolques cuando se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia de estos vehículos, y en el potencial que tienen los remolques para mejorar la eficiencia, teniendo en cuenta la diferencia de potencial entre los semirremolques y los demás remolques.

Para las clases de remolque 1 y 2 indicadas en el cuadro del anexo VIII, la Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia a más tardar un año después de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de los remolques, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Para los remolques de la clase 3 que se señala en el cuadro del anexo VIII, aplicable a los remolques equipados con un dispositivo que contribuya activamente a su propulsión y que no tenga un motor de combustión interna o que disponga de uno que emita menos de 5 g de CO₂/kWh, la Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia una vez se disponga de valores legalmente certificados para dichos remolques.

Se faculta a la Comisión para adoptar un acto delegado con arreglo al artículo 9 *quinquies* para modificar el anexo VIII con el fin de establecer una metodología por la que se determine la asignación de una clase de remolque a aquellos remolques que han sido renovados con equipos que mejoren su eficiencia energética, en especial los matriculados, vendidos o puestos en circulación antes de la fecha de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362.

4. A efectos del registro de los equipos a que se refiere el apartado 3, párrafo cuarto, los Estados miembros utilizarán el punto 10 («Otra información») del anexo II de la Directiva 2014/45/UE**.

* Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

** Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).».

4) En el artículo 7 *undecies*, apartado 2 *bis*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del Servicio Europeo de Telepeaje no pueda presentar pruebas relativas a la clase por emisiones del vehículo a los efectos del artículo 7 *octies*, apartado 2, el artículo 7 *octies bis* y el artículo 7 *octies ter*, el peaje o la tasa por utilización aplicada por los Estados miembros podrá llegar al máximo exigible. Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el proveedor del Servicio Europeo de Telepeaje no puedan aportar pruebas de la clase de emisiones del conjunto de vehículos a efectos del artículo 7 *octies quater*, los Estados miembros podrán aplicar peajes o tasas por utilización sobre la base de la clase de emisiones del vehículo de motor.».

5) En el artículo 9 *quinquies*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies*, por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a su anexo 0, las fórmulas del anexo III *bis*, puntos 4.1 y 4.2, los importes indicados en los cuadros de los anexos III *ter* y III *quater* a fin de adaptarlos a los avances científicos y técnicos, así como los umbrales de la relación de eficiencia que figuran en el cuadro del anexo VIII, a fin de determinarlos o ajustarlos para que reflejen los avances técnicos.».

6) En el artículo 11, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según el comportamiento medioambiental de los vehículos, con arreglo a los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis*, 7 *octies ter* o 7 *octies quater*;».

7) El texto del anexo de la presente Directiva se añadirá como anexo VIII.

Artículo 2. Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/520

En el anexo I de la Directiva (UE) 2019/520, la parte I se sustituye por el texto siguiente:

«Parte I. Datos relativos a los vehículos

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor / Número de identificación del vehículo (NIV)	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	[D.1 ⁽²⁾] p. ej., Ford, Opel, Renault
Modelo de vehículo	O	(D.3) p. ej., Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O	(J) p. ej., ciclomotores, motocicletas, turismos
Clase de emisiones EURO	O	p. ej., Euro 4, Euro 6
Clase por emisiones de CO ₂	F	se aplica a vehículos pesados
Fecha de reclasificación	F	se aplica a vehículos pesados
CO ₂ en g/tkm	F	se aplica a vehículos pesados
Para mercancías voluminosas: sí/no	F	se aplica a los remolques
Relación de eficiencia - basada en toneladas-kilómetro (-)...	F	se aplica a los remolques
Relación de eficiencia - basada en m ³ -kilómetro (-)...	F	se aplica a los remolques
Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo	O	

(1)

O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

(2)

Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.».

Artículo 3. Modificación de la Directiva 1999/37/CE

En el anexo I de la Directiva 1999/37/CE, en la letra (V), se añaden los puntos siguientes:

«(V.11) Relación de eficiencia:

– En el caso de los remolques que no sean para mercancías voluminosas, la relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro, cuando se indique en el punto 49.11.2 del certificado de conformidad determinado en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión* o en el punto 49.11.2 del certificado de homologación del vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

– En el caso de los remolques para mercancías voluminosas, la relación de eficiencia basada en m³-kilómetro, cuando se indique en el punto 49.11.3 del certificado de conformidad determinado en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión o en el punto 49.11.3 del certificado de homologación del vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

La determinación de si es para mercancías peligrosas se indica en el punto 49.10 del certificado de conformidad de los remolques pesados, de conformidad con el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión o en el punto 49.10 del certificado de homologación de vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

(V.12) Clase de remolque determinada de conformidad con el artículo 7 *octies quater* de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

* Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para 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 (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1)».

Artículo 4

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 [un año después de la entrada en vigor de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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 principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

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

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el Presidente / la Presidenta; 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.

4. Informació

4.53. Sessions informatives, compareixences, audiències i debats

4.53.15. Sessions informatives, compareixences i audiències d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones

Compareixença d'Esther Pujol, representant de la Plataforma Tolerància 0, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00016/13

SUBSTANCIACIÓ

Compareixença feta en la sessió 5 de la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església, tinguda el 15.05.2023, DSPC-C 634.

Compareixença de Joan Sisa, en representació de Llars Mundet, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00017/13

SUBSTANCIACIÓ

Compareixença feta en la sessió 5 de la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església, tinguda el 15.05.2023, DSPC-C 634.

Compareixença de Juan Antonio Miguel, en representació de Llars Mundet, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00018/13

SUBSTANCIACIÓ

Compareixença feta en la sessió 5 de la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església, tinguda el 15.05.2023, DSPC-C 634.

Compareixença de Javier Moreno, exintern del preventori de la Sabinosa a Tarragona, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00019/13

SUBSTANCIACIÓ

Compareixença feta en la sessió 5 de la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església, tinguda el 15.05.2023, DSPC-C 634.

Compareixença de Consuelo García del Cid, exinterna de diversos centres del Patronat de Protecció de la Dona a Madrid i Barcelona, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església

365-00020/13

SUBSTANCIACIÓ

Compareixença feta en la sessió 5 de la Comissió d'Investigació sobre la Pederàstia a l'Església, tinguda el 15.05.2023, DSPC-C 634.
