

PRESIDENCIA ESPAÑOLA DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Una presidencia ambiciosa para una Europa resiliente

1. Un compromiso de neutralidad climática adelantado a 2045

El IPCC ha anunciado un incremento de la alerta climática en respuesta al gran aumento de la temperatura global, que roza ya los 1,2 grados, y ha reclamado esfuerzos por parte de los países para evitar sobrepasar los 1,5 grados. A nivel europeo, gracias a iniciativas como los paquetes *Fit for 55* y *RePowerEU*, la Unión Europea podría alcanzar la neutralidad en carbono para 2040.¹

Adelantar el compromiso de neutralidad a 2045, alineándose con los compromisos ya establecidos por estados miembros como Alemania y Suecia, mandará una señal clara a empresas y ciudadanos de que el conjunto de la Unión Europea está comprometida con la economía verde y con la protección del clima. Así mismo, servirá para reforzar la independencia energética del continente y para demostrar su liderazgo mundial en la lucha contra el cambio climático. Las economías avanzadas deben estar a la vanguardia de la acción climática y la presidencia europea supone el escenario ideal para que se produzca este anuncio, así como una gran oportunidad para que España, como gran beneficiada dadas sus ventajas geográficas, tecnológicas e industriales para la transición ecológica, ejerza su liderazgo climático.

2. Una gobernanza económica al servicio de la transición verde

En un marco de creciente inflación, crisis sociales y recesión económica, la reforma de las reglas fiscales en la Unión Europea son imprescindibles para poder garantizar el nivel de inversión necesaria en la transición climática y ecológica. La reciente propuesta² de la Comisión Europea no es suficientemente ambiciosa para asegurar una recuperación económica coherente con los objetivos climáticos y el Pacto Verde europeo.

Las inversiones que ayudan a descarbonizar la economía deben tener una valoración distinta en el análisis de la sostenibilidad de la deuda y del presupuesto público por parte de la Comisión Europea. El modelo aplicado en el asesoramiento de los fondos europeos *Next Generation* es un modelo que se podría seguir para fomentar una transición verde, inclusiva y justa.

Nuestras principales **recomendaciones** son las siguientes³:

- **Evitar que las inversiones en renovables** (eólica y solar), electrificación del transporte, RFNBOs y rehabilitación de edificios para mejorar su eficiencia energética computen como déficit en los criterios de contabilidad.
- Encargar a las **instituciones fiscales independientes** (IFI) el análisis de la sostenibilidad de la deuda de cada país y la estimación de las necesidades de financiación verde.
- Desarrollar **planes de endeudamiento condicionados** específicos para cada país, basados en normas sociales y medioambientales mínimas.
- Crear **Planes Nacionales de Reforma e Inversión** (PNRI) únicos, alineados con los planes de endeudamiento específicos, las recomendaciones específicas de cada país (RSC) y las prioridades de la UE (Green Deal, REPowerEU).
- Mejorar el **Semestre Europeo** para evaluar los avances de los países hacia la consecución de los objetivos de la UE (Green Deal, pilar europeo de derechos sociales, política industrial europea, etc.).

¹ <https://caneurope.org/eu-can-achieve-climate-neutrality-a-decade-earlier-than-planned-new-report-climate-analytics/>

² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_6562

³ Para más detalle, ver el informe CAN-Europe & Finance Watch, publicado en Junio 2022:

https://caneurope.org/content/uploads/2022/06/Policy_Brief_From_Maastricht_to_Paris_FW_CAN_FINAL.pdf

3. Una transición energética con la ciudadanía como aliada

A día de hoy, **los edificios son responsables de alrededor del 40% del consumo total de energía** de la Unión Europea y del 36% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero. Revertir esta situación pasa por aumentar enormemente las rehabilitaciones energéticas y potenciar el autoconsumo. A su vez, es esencial descarbonizar la totalidad del parque edificado, desde los procesos de construcción y demolición, a sus sistemas de calefacción y refrigeración.

Además, la **obsolescencia** en la edificación también tiene un alto coste social. Las situaciones de pobreza energética y las causas de la que se deriva se han incrementado exponencialmente. En Europa, más de 50 millones de personas no pueden calentar, enfriar o iluminar suficientemente sus hogares, contribuyendo a la muerte de unas 100.000 personas al año y de unos gastos de 194.000 millones de euros. En total, se estima que los beneficios sociales, ambientales y económicos vinculados a mejorar la eficiencia energética del parque edificado obsoleto de Europa en unos 291.000 millones de euros por año.

Nuestras **principales recomendaciones** son las siguientes:

- **Directiva de Eficiencia Energética en Edificios** (EPBD por sus siglas en inglés):
 - Introducción de la demanda energética como parámetro para medir las renovaciones a escala europea.
 - Edificios con cero emisiones que incluyan todo el ciclo de vida de las emisiones de carbono.
 - Introducción de salvaguardas sociales, como la limitación del precio del alquiler, en los procesos de rehabilitación.
 - Homogeneización de las certificaciones de eficiencia energética de los edificios a escala europea.
- **Normativa sobre diseño ecológico y etiquetado energético** para acelerar la transición de la calefacción y la refrigeración de los edificios residenciales en la UE. Despliegue de tecnologías de calefacción renovables.
- **Prohibición de las calderas "autónomas" de combustibles fósiles** a más tardar en 2025: eliminación progresiva de las calderas de combustibles fósiles.
- Estrategia europea de fomento y apoyo técnico y económico al desarrollo de **municipios rurales sostenibles**.

4. Descarbonización del transporte, transformación de la movilidad y cambio modal

El sector del transporte es el principal causante de emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Europa, con más de 27% del total. El uso de combustibles fósiles y otras falsas alternativas están agravando los ya de por sí devastadores pronósticos climáticos. Además, deteriora la biodiversidad y la calidad del aire que respira la ciudadanía, lo que se deriva en numerosos problemas de salud y muertes prematuras: más de 30.000 en España y 400.000 en Europa en 2019.

En línea con el despliegue masivo de renovables, y a tenor de los objetivos y compromisos establecidos por Europa para lograr la descarbonización neta para 2050, se hace indispensable avanzar hacia una transformación y transición a una movilidad basada en energías limpias, renovables y eficientes para los diferentes sistemas de transporte.

Impulsar el ferrocarril europeo, de pasajeros y mercancías, para avanzar hacia una Europa conectada y descarbonizada.

Siendo el ferrocarril el medio de transporte de masas con la menor huella de carbono (de media 33 gCO₂/km según la AEMA), su enorme potencial para contribuir a la descarbonización del transporte y la cohesión territorial en Europa está todavía por explotar. Es necesario potenciar el **cambio modal, definir objetivos de cuota modal ambiciosos (en pasajeros y en mercancías)**, garantizar su interoperabilidad e integridad, establecer una colaboración fluida y crear los mecanismos y

herramientas necesarias para que la ciudadanía europea lo considere la opción preferencial para sus desplazamientos. Para ello, consideramos las siguientes **prioridades**:

- Compromiso de inversión y promoción para garantizar los **servicios de pasajeros y mercancías en las conexiones transfronterizas** entre los países del sur y el centro de Europa, priorizando su mantenimiento y su mejora.
- **Acuerdos de interoperabilidad** y colaboración para los servicios de pasajeros y mercancías y el uso de infraestructuras entre los operadores europeos.
- Creación de un **sistema europeo de emisión de billetes** para viajes transfronterizos.

Electrificación del transporte por carretera

En España, el transporte por carretera representa más del 95% de las emisiones del sector del transporte. El uso de tecnologías como las baterías garantiza su descarbonización lo antes posible, por lo que se trata de un pilar fundamental de la política europea. Esto se une a la necesidad de garantizar la independencia energética europea y aprovechar la oportunidad industrial para el continente que se deriva de su transformación. Para ello, Europa debe establecer objetivos claros y decisiones que guíen en el camino a seguir, los planes y estrategias de las empresas y la acción del resto de agentes públicos. Teniendo en cuenta lo anterior, consideramos prioritario el establecimiento de los siguientes **compromisos**:

- Negociación y adopción de una **política industrial europea** que asegure el liderazgo en toda la cadena de valor de los vehículos eléctricos y las energías renovables⁴.
- Establecer normas medioambientales estrictas en la **Directiva sobre la debida diligencia** de la Unión Europea y **Ley de Materias Primas**, teniendo en cuenta riesgos ambientales, territoriales y sociales para todas las industrias (incluyendo planes climáticos).
- Presentación e inicio de desarrollo de una propuesta para la creación y diseño de un **sistema europeo de etiquetado ambiental para vehículos**.
- Establecer, dentro de las propuestas de **reglamentación sobre flotas**, la obligatoriedad de que éstas estén constituidas por vehículos de cero emisiones para 2030.
- Garantizar la ambición en la **Directiva de estándares de CO2** para vehículos pesados, facilitando e incidiendo en alcanzar un acuerdo común con la prohibición de venta de camiones (2035), autobuses urbanos (2027) e interurbanos (2030) de combustión interna.
- Fomentar el desarrollo de **planes nacionales (ambiciosos) para el despliegue de puntos de recarga** más allá de la red europea de carreteras.
- Garantizar el cumplimiento de los objetivos de la **Directiva de Eficiencia Energética en Edificios** (EPBD, por sus siglas en inglés) a todos los edificios existentes (no solo a los nuevos).

Transporte marítimo limpio y seguro

El transporte marítimo apenas ha contribuido a su descarbonización, a pesar de suponer casi el 5% del total de emisiones de la Unión Europea. Se debe marcar una hoja de ruta ambiciosa, que permita desarrollar combustibles verdes a gran escala y eliminar todas aquellas falsas soluciones que siguen contaminando nuestros océanos.

- Plan estratégico europeo de **impulso a la infraestructura de H2/Nh3/electricidad** para el transporte marítimo en los puertos.
- Acuerdo europeo en el marco del reglamento Fuel EU Maritime para **potenciar el desarrollo del H2 verde para descarbonizar el transporte marítimo**.

⁴ Por ejemplo, atraer la inversión en baterías y el procesamiento y reciclaje, a través de la Ley de Materias Primas, de minerales críticos en Europa, apoyando e invirtiendo en proyectos locales, simplificando los procedimientos de reparto de los fondos europeos y de los permisos, y fomentar la seguridad de suministro a través de una extracción local sostenible y partenariados con terceros países. Además, evaluar los instrumentos para proteger el mercado del vehículo eléctrico europeo de una dependencia excesiva de las importaciones.

- **Retirar las ayudas y la promoción a la producción y consumo de gas** y apoyar en su lugar la producción local de hidrógeno verde para transporte marítimo y aéreo, buscando a su vez el **alineamiento europeo para detener las nuevas infraestructuras de gas**.

Aviación

El transporte aéreo es la segunda mayor fuente de emisiones en el transporte europeo tras el transporte por carretera. Al igual que en el transporte marítimo, urge potenciar los combustibles verdes para alcanzar una economía de escala que permita una sustitución de los actuales combustibles, siempre asegurando la sostenibilidad de su producción.

- Ampliar el **ámbito de aplicación de EU ETS** para que cubra, al menos, los vuelos de salida.
- Controlar los **efectos no relacionados con el CO2** y ponerles precio estableciendo un sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV).
- **Eliminar los derechos de emisión gratuitos** y financiar la descarbonización a través del **Fondo de Innovación**.
- Permitir una **cantidad limitada de derechos de emisión** hasta 2030 para financiar únicamente los combustibles sintéticos (incluidos el hidrógeno y la electricidad renovables) y las tecnologías verdaderamente innovadoras.
- Incluir sólo materias primas verdaderamente sostenibles para la producción de **combustibles de aviación sostenibles** (SAF) dentro de la iniciativa ReFuelEU. Promover la producción de e-queroseno o queroseno sintético.

Combustibles sostenibles

En la transición hacia los combustibles limpios es fundamental que se mantengan criterios estrictos de sostenibilidad y que se recurra siempre a la opción más eficiente para la descarbonización y la protección de la biodiversidad. En este sentido, **solicitamos** lo siguiente:

- Clasificar la soja como de "**alto riesgo de ILUC**" junto con el aceite de palma y poner fin de manera inmediata a su uso en transporte.
- Efectuar una **eliminación progresiva a nivel europeo de todos los biocombustibles provenientes de cultivos lo antes posible a 2030**, y centrarse en los basados en residuos que no están siendo utilizados por otras industrias.
- Implantación de **mecanismos de crédito a la electricidad renovable**.
- Potenciar el **desarrollo del hidrógeno verde** con uso prioritario para el transporte marítimo y la aviación.

5. Avanzar hacia ciudades limpias, habitables y saludables

Las ciudades tienen un rol decisivo dada su cercanía al ciudadano, su impacto y su vulnerabilidad frente al cambio climático. La contaminación atmosférica es el mayor riesgo medioambiental para la salud y una de las principales causas de enfermedades cardíacas, cerebrovasculares, pulmonares e infecciones respiratorias agudas. Más del 96 % de la población europea está expuesta a niveles de contaminación que superan los límites marcados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2021. Además, representan entre un 60 % y un 80 % del consumo de energía y más de un 70 % de las emisiones totales.

La revisión de la **Directiva de Calidad del Aire** tendrá un papel preponderante en la defensa de la salud de los ciudadanos. Por eso es vital que los estándares de la directiva se alineen completamente con los parámetros de la Organización Mundial de la Salud, y que se incluya en el ámbito de la directiva a contaminantes como el ozono, amoníaco, el carbono negro o las partículas ultrafinas. Además, se debe asegurar el cumplimiento de la directiva previendo sanciones y penas, y realizar una labor de monitorización para que todos los datos estén al día.

Por otro lado, la **revisión de la red TEN-T** debe dar lugar al requerimiento de que los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) incluyan objetivos vinculantes de movilidad cero emisiones, movilidad activa y uso de transporte público para 2030, condicionando la financiación europea a la

implementación de estos planes. También recomendamos ampliar el porcentaje de espacios naturales y transformar los entornos escolares para que sean espacios más seguros en términos medioambientales, de movilidad y de género, entre otras medidas de transformación y recuperación del espacio urbano.

Desde esta perspectiva, nuestras **recomendaciones** se centran en:

- Garantizar la plena adecuación de las **normas de la UE sobre la calidad del aire** a las últimas directrices sobre la calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS),
- Establecer un calendario ambicioso, incluir otros contaminantes, e introducir disposiciones sobre sanciones y penalizaciones por incumplimientos.
- Armonizar y mejorar el **acceso a información actualizada sobre la contaminación atmosférica a nivel europeo**.
- Promover un acuerdo a nivel europeo para exigir que los PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible) incluyan objetivos vinculantes de **movilidad con cero emisiones para 2030**.
- Impulsar la elaboración de una estrategia europea para la **transformación de los entornos escolares** en espacios seguros y saludables con las perspectivas ambiental, de movilidad y de género como pilares fundamentales.

6. Europa no debe dejar a nadie atrás: una transición justa y universal

Progresar hacia una Europa justa, verde, socialmente responsable, inclusiva y unida también es competencia de los países que asumen la Presidencia del Consejo. España puede hacer bandera y hacer suya una etapa del camino comunitaria que guíe hacia una transición ecológica en la que no solo obtengamos beneficios medioambientales respecto a la mitigación y adaptación al cambio climático, sino en la que también las medidas implementadas se aprovechen para poner en marcha mecanismos redistributivos que nos permitan alcanzar unos estándares de calidad de vida y una sociedad más equitativa. Para ello, consideramos las **siguientes prioridades**:

- **Campañas de comunicación** y capacitación a nivel europeo para concienciar, informar y sensibilizar sobre los objetivos, compromisos y nueva normativa.
- Estímulos para la **generación de empleos y competencias verdes**, programas de formación para nuevos perfiles laborales y herramientas de protección laboral (garantizar el poder adquisitivo).
- Promover la elaboración de una **Estrategia Europea contra la pobreza energética** y una **Estrategia Europea contra la pobreza en movilidad**.
- Aumentar la ambición de la **Estrategia Europea de Desarrollo Rural** para incluir cuestiones más allá de la agricultura, como la movilidad, la energía, los servicios a los ciudadanos y los edificios.
- Fortalecimiento del **papel local en los procesos de gobernanza**, con generación de espacios de diálogo con las entidades vinculadas al territorio.
- Hoja de ruta para la **implantación de energías renovables** en el territorio que conduzca a un sistema energético 100% renovable, diversificado, descentralizado, equilibrado, equitativo e inclusivo.

22 de diciembre de 2022

