



Bruselas, 27.3.2013
COM(2013) 169 final

LIBRO VERDE

Un marco para las políticas de clima y energía en 2030

LIBRO VERDE

Un marco para las políticas de clima y energía en 2030

1. INTRODUCCIÓN

La UE dispone de un marco claro para dirigir sus políticas de clima y energía hasta 2020. Este marco integra diferentes objetivos políticos, como la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la seguridad del suministro energético y el apoyo al crecimiento, la competitividad y el empleo, mediante un enfoque que combina alta tecnología, rentabilidad y eficiencia en el uso de los recursos. Esos objetivos incluyen tres grandes metas para la reducción de emisiones de GEI, las energías renovables y el ahorro energético. Existen otras metas para la energía utilizada en el sector del transporte. Al mismo tiempo, la UE ha establecido un marco normativo para impulsar la creación de un mercado único de la energía, abierto, integrado y competitivo, que promueva la seguridad del suministro energético. Si bien la UE está avanzando en la consecución de los objetivos de 2020, la creación del mercado interior de la energía y el cumplimiento de otros objetivos de la política energética, conviene ahora reflexionar sobre un nuevo marco para las políticas de clima y energía de cara a 2030. Es importante llegar cuanto antes a un acuerdo sobre el marco de 2030 por tres razones:

- En primer lugar, unos ciclos de inversión largos implican que la infraestructura financiada a corto plazo seguirá existiendo en 2030 y después de esa fecha, por lo que los inversores necesitan seguridad y un riesgo normativo reducido.
- En segundo lugar, el hecho de especificar los objetivos para 2030 contribuirá a avanzar hacia una economía competitiva y un sistema energético seguro, creando una mayor demanda de tecnologías eficientes e hipocarbónicas e impulsando la investigación, el desarrollo y la innovación, lo que puede generar nuevas oportunidades de crecimiento y empleo. Esto, a su vez, reduce directa e indirectamente el coste económico.
- En tercer lugar, a pesar de las dificultades que ha planteado la negociación de un acuerdo internacional jurídicamente vinculante sobre la mitigación del cambio climático, cabe esperar que dicho acuerdo esté listo para finales de 2015. Antes de esa fecha, la UE tendrá que llegar a un acuerdo sobre una serie de cuestiones, en particular su nivel de ambición, con objeto de trabajar activamente con otros países.

Este marco para 2030 debe ser suficientemente ambicioso para garantizar que la UE esté bien encaminada en la consecución de los objetivos climáticos a largo plazo. Pero también debe reflejar una serie de cambios importantes acaecidos desde la adopción del marco inicial en 2008/2009:

- las consecuencias de la actual crisis económica,
- los problemas presupuestarios de los Estados miembros y las empresas, que se enfrentan a la dificultad de movilizar fondos para inversiones a largo plazo,
- la evolución de los mercados energéticos de la UE y mundiales, en particular por lo que respecta a las energías renovables, el gas y el petróleo no convencionales, así como la energía nuclear,
- la preocupación de las familias respecto a un suministro energético asequible y la de las empresas respecto a la competitividad,

- los diferentes niveles de compromiso y ambición de los socios internacionales en cuanto a la reducción de emisiones de GEI.

El marco de 2030 debe aprovechar las lecciones del marco actual: lo que ha funcionado, lo que no ha funcionado y lo que puede mejorarse. Debe tener en cuenta la situación mundial e impulsar medidas climáticas más estrictas a nivel internacional. Asimismo debe determinar la mejor manera de maximizar las sinergias y afrontar los compromisos entre los objetivos de competitividad, seguridad del suministro energético y sostenibilidad.

El marco debe tener en cuenta también la perspectiva a más largo plazo establecida por la Comisión en 2011 en la Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050, la Hoja de Ruta de la Energía para 2050 y el Libro Blanco del Transporte. El Parlamento Europeo adoptó resoluciones sobre cada una de esas hojas de ruta¹. Esas hojas de ruta se elaboraron de conformidad con el objetivo de reducir las emisiones de GEI entre un 80 % y un 95 % de aquí a 2050 respecto a los niveles de 1990, en el marco de los esfuerzos que debe llevar a cabo el conjunto de países desarrollados. Las hipótesis formuladas en dichas hojas de ruta apuntan las siguientes conclusiones fundamentales:

- De aquí a 2030, las emisiones de GEI deberían disminuir un 40 % en la UE para estar en condiciones de lograr una reducción comprendida entre el 80 % y el 95 % en 2050, coherente con el objetivo acordado a nivel internacional de mantener el calentamiento de la atmósfera por debajo de los 2 °C.
- El aumento de la cuota de las energías renovables, la mejora de la eficiencia energética y el establecimiento de una infraestructura energética de mayor calidad y más inteligente son opciones útiles en todo caso para transformar el sistema de energía de la UE.
- Por lo que respecta a las energías renovables, las hipótesis incluidas en la Hoja de ruta de la energía para 2050 indican una cuota de cerca del 30 % en 2030.
- Se requieren inversiones significativas para modernizar el sistema energético, con o sin descarbonización, lo que repercutirá en los precios de la energía en el periodo de aquí a 2030.

El objetivo del presente Libro Verde es consultar a las partes interesadas para recabar información y opiniones que apoyen la elaboración del marco de 2030. En primer lugar ofrece una visión de conjunto del marco actual y de lo que se ha conseguido hasta ahora y, a continuación, presenta las cuestiones sobre las que se solicita la contribución de las partes interesadas. Al mismo tiempo, la Comisión está realizando consultas sobre cuestiones relacionadas con las negociaciones internacionales de un acuerdo jurídicamente vinculante respecto a la acción climática y con su política destinada a permitir la demostración de la tecnología de captura y almacenamiento de carbono.

2. EL ACTUAL MARCO POLÍTICO DE LA UE Y SUS LOGROS

El marco político actual se articula en torno a tres objetivos principales para 2020: 1) un objetivo de reducción de las emisiones de GEI del 20 % respecto a las de 1990 en la UE; 2) una cuota del 20 % de fuentes de energía renovables en el consumo energético de la UE con una meta específica para los Estados miembros; 3) un ahorro del 20 % en el consumo de energía de la UE respecto a las proyecciones. Además, se prevén objetivos específicos para

¹ En la rúbrica «documentos de referencia» del anexo figuran los enlaces a las resoluciones del Parlamento Europeo y a las hojas de ruta.

2020 respecto a las energías renovables en el sector de los transportes (10 %) y la descarbonización de los combustibles de transporte (6 %). El marco tiene en cuenta asimismo las diferentes combinaciones energéticas, la riqueza económica y la capacidad de acción de los Estados miembros e incluye, por tanto, mecanismos para garantizar una distribución equitativa del esfuerzo entre ellos. Contiene medidas para afrontar el riesgo de fuga de carbono y su impacto en sectores industriales de gran consumo energético. Se apoya en toda una serie de instrumentos financieros de la Unión y en un plan estratégico de tecnología energética. Por otra parte, la Comisión ha propuesto la revisión de la legislación de la UE sobre la fiscalidad de los productos energéticos y la electricidad² a fin de eliminar solapamientos entre los instrumentos fiscales existentes. El marco para 2020 se completa con la estrategia Energía 2020³, que evalúa los retos que deben afrontarse y las medidas necesarias para garantizar un sistema energético competitivo, sostenible y seguro.

2.1. El objetivo del 20 % de reducción de las emisiones de GEI y medidas de aplicación

El objetivo de reducción de emisiones de GEI del 20 % para 2020 respecto a 1990 se realiza mediante el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (RCDE UE) y la Decisión de reparto del esfuerzo, que define las metas de reducción para los sectores no incluidos en el RCDE, y su consecución se basa en las políticas nacionales y de la UE destinadas a la reducción de emisiones. Según las estimaciones, las emisiones de GEI en 2011, consideradas en el paquete de medidas sobre clima y energía, fueron inferiores en un 16 % respecto a los niveles de 1990.

El RCDE proporciona un precio uniforme del carbono para las grandes instalaciones industriales, el sector eléctrico y el sector de la aviación. Abarca más de 10 000 instalaciones y cerca del 50 % de todas las emisiones de GEI de la UE. Este precio uniforme garantiza la consecución de los objetivos climáticos de una manera rentable y la igualdad de condiciones para las empresas de la Unión. En sus decisiones operativas y de inversión las empresas europeas tienen en cuenta ahora el precio del carbono, que ha contribuido a reducir sustancialmente las emisiones, pero no ha conseguido impulsar de manera significativa las inversiones hipocarbónicas a largo plazo. A pesar de que el límite máximo de emisiones del RCDE va a disminuir hasta situarse en el 21 % aproximadamente en 2020 respecto a 2005 y seguirá disminuyendo después de 2020, lo que en principio constituye una garantía jurídica de que serán necesarias grandes inversiones hipocarbónicas, el importante excedente actual de derechos de emisión, debido en parte a la crisis económica, impide que esto se refleje en el precio del carbono. El precio reducido del carbono no proporciona un incentivo suficiente a los inversores e incrementa el riesgo de «bloqueo en el carbono». Preocupados por esta evolución, algunos Estados miembros han tomado, o prevén tomar, medidas nacionales, como tasas sobre los combustibles intensivos en carbono utilizados en los sectores del RCDE. Existe un riesgo creciente de fragmentación de las políticas que pone en peligro el mercado único, dado que las políticas nacionales y sectoriales socavan el papel del RCDE y las condiciones equitativas que pretendía crear. El informe sobre el mercado del carbono evalúa con mayor detalle el funcionamiento del RCDE⁴.

La Decisión de reparto del esfuerzo (DRE) establece objetivos nacionales para las emisiones de GEI en los sectores no incluidos en el RCDE. El objetivo consiste en una reducción del

² COM(2011) 169 final.

³ COM(2010) 639 final.

⁴ Estado del mercado europeo del carbono en 2012, COM(2012) 652. Este informe considera las posibilidades de solucionar el excedente de derechos de emisión del RCDE, en particular la ampliación de los sectores en él incluidos.

10 % de las emisiones de la UE en 2020 respecto a 2005. Muchas políticas de la UE, entre las que se incluyen legislación e iniciativas sectoriales específicas, han contribuido a reducir las emisiones en esos sectores. Se trata de políticas que, en términos de energía y CO₂, mejoran la eficiencia de los automóviles, del sector residencial y de los equipos que consumen energía, así como de políticas específicas para los residuos, el medio ambiente, la agricultura y el uso del suelo (véase el anexo). La aplicación de políticas destinadas a alcanzar el objetivo de las energías renovables y de la eficiencia energética contribuye asimismo a la reducción de emisiones. Los objetivos nacionales se distribuyen entre los Estados miembros según su capacidad económica. Algunos deben reducir sus emisiones respecto a 2005, mientras que a otros se les permite un crecimiento limitado de las emisiones. En conjunto, la UE está bien encaminada para alcanzar el objetivo de reducción del 10 %, pero existen diferencias significativas entre Estados miembros. La mitad de ellos aún tienen que tomar medidas suplementarias. Por otra parte, la DRE deja a los Estados miembros un margen de maniobra para poder cumplir sus objetivos, bien mediante la adquisición de créditos internacionales, bien mediante el comercio de derechos de emisión con Estados miembros que han superado sus objetivos.

2.2. Objetivo de energías renovables de la UE y medidas de aplicación

La UE avanza en el cumplimiento del objetivo del 20 % de energías renovables en el consumo final bruto de energía para 2020. En 2010, la cuota de energías renovables en la UE fue del 12,7 % frente al 8,5 % en 2005. En el periodo 1995-2000, cuando no existía un marco normativo, la cuota de energías renovables creció un 1,9 % al año. Tras la introducción de metas indicativas (2001-2010), creció un 4,5 % al año. Con objetivos nacionales jurídicamente vinculantes, este crecimiento se acentuó, pero debe alcanzar una media del 6,3 % al año para poder cumplir el objetivo general de 2020. La cuota de las renovables en el transporte llegó al 4,7 % en 2010, frente a solo el 1,2 % en 2005. En el sector de la calefacción y la refrigeración, las energías renovables siguen en aumento, y su cuota debería duplicarse prácticamente de aquí a 2020. No obstante, se requerirán nuevas medidas para que la mayor parte de los Estados miembros pueda alcanzar sus objetivos de 2020, dados los recortes de los regímenes de ayuda y los problemas de financiación cada vez mayores en el contexto de la crisis económica.

En 2012, la Comisión presentó un análisis de la situación de las energías renovables en la UE⁵. Junto al presente Libro Verde se publica un informe actualizado. Las inversiones en investigación y desarrollo, innovación y despliegue a gran escala en el sector han contribuido a reducir significativamente el coste de las tecnologías de energías renovables. Existen retos fundamentales asociados al despliegue a gran escala, como la integración plena de las renovables en el sistema eléctrico de la UE, de una manera que permita solucionar el problema de la intermitencia, y la mejora de la cooperación entre los Estados miembros para alcanzar los objetivos establecidos. El acoplamiento de los mercados mayoristas de electricidad de la UE contribuirá a la integración de las energías renovables en el sistema eléctrico, al igual que el despliegue de redes inteligentes, que ofrecen la posibilidad de adaptar la producción, el control de la red, el almacenamiento y el consumo a la evolución de los mercados. No obstante, se requerirán grandes inversiones en redes de transporte y distribución, incluidas las infraestructuras transfronterizas, para completar el mercado interior de la energía y dar cabida a las energías renovables. Otro reto importante es garantizar la mejora progresiva de la rentabilidad de las fuentes de energía renovables, a fin de limitar el recurso a regímenes de apoyo a las tecnologías y ámbitos que aún los necesiten. Esos

⁵ Energías renovables: principales protagonistas en el mercado europeo de la energía, COM(2012) 271.

regímenes deben concebirse para evitar la compensación excesiva, mejorar la rentabilidad, fomentar una gran reducción de emisiones de GEI, reforzar la innovación, garantizar el uso sostenible de las materias primas, adaptarse a la evolución de los costes a fin de evitar la dependencia de las subvenciones, ser coherentes entre los Estados miembros y, especialmente en el caso de los biocombustibles, garantizar la compatibilidad con la OMC.

2.3. Objetivo de ahorro energético y medidas de aplicación

Aunque el objetivo de reducción del 20 % del consumo de energía primaria de la UE en 2020 (respecto a las proyecciones de 2007) no es jurídicamente vinculante para los Estados miembros, se han registrado sin embargo progresos significativos. Después de años de crecimiento, el consumo de energía primaria alcanzó su punto máximo en 2005/2006 (cerca de 1 825 Mtep) y a partir de 2007 ha ido disminuyendo ligeramente (para situarse en 1 730 Mtep en 2011). Esta tendencia se debe en parte a la crisis económica y en parte a la eficacia de las políticas existentes. Se explica también por la reducción de la intensidad energética de la industria de la UE que, de 174 tep por millones de euros en 2000, pasó a 167 en 2005 y a 149 en 2010.

Con la adopción de la Directiva de eficiencia energética (DEE) en 2012, la UE cuenta ahora con un marco legislativo completo, que debe ser aplicado plenamente por los Estados miembros. La DEE contribuirá a impulsar los progresos en este ámbito, aunque el análisis preliminar de la Comisión da a entender que, con las políticas actuales, no se alcanzará el objetivo de 2020⁶. Parte del problema reside en la falta de herramientas adecuadas para el seguimiento de los avances y la medición de los impactos en los Estados miembros. Otro reto importante lo constituye la movilización de los fondos necesarios para garantizar un progreso continuo.

Desde 2009-2010, se han adoptado medidas de aplicación de conformidad con las Directivas de diseño ecológico y etiquetado energético de los productos relacionados con la energía. Esas medidas reducen la demanda de energía de los productos industriales y domésticos, con el consiguiente ahorro para los usuarios finales. Se han adoptado medidas para diversos aparatos eléctricos y electrónicos, entre los que se incluyen lavavajillas, frigoríficos, lavadoras y televisores de uso doméstico, así como neumáticos, y también para productos industriales, en particular motores, ventiladores y bombas. El impacto estimado de las medidas de etiquetado y diseño ecológico adoptadas es un ahorro de energía del orden de 90 Mtep en 2020.

Por lo que respecta a la energía que consume el parque inmobiliario, especialmente en calefacción y refrigeración, la UE adoptó en 2010 una Directiva revisada sobre el rendimiento energético de los edificios. Además de obligar a los Estados miembros a aplicar requisitos mínimos de eficiencia energética a los edificios nuevos y existentes, la Directiva les exige garantizar que, de aquí a 2021, todos los edificios nuevos tengan un consumo de energía casi nulo. No obstante, el hecho de que existan retrasos y de que las medidas nacionales de transposición de esta Directiva sean incompletas pone en peligro la contribución necesaria del sector de la construcción a la reducción de las emisiones de GEI y del consumo energético. El potencial de ahorro rentable en el sector de la construcción se estima en 65 Mtep de aquí a 2020. La UE ha apoyado el desarrollo de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético, en particular mediante las asociaciones públicas sobre edificios de alta eficiencia energética, los coches ecológicos y la fabricación sostenible.

⁶ La aplicación de las medidas previstas en el Libro Blanco del Transporte y de otras medidas de diseño ecológico, así como el despliegue de contadores y redes inteligentes, con la consiguiente adaptación de la demanda, contribuirán a colmar la brecha.

En el sector del transporte, los reglamentos que establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros han contribuido a reducir sustancialmente las emisiones de GEI, como se refleja en la media de emisiones de CO₂ del parque de automóviles nuevos, que pasó de 172 g por kilómetro en 2000 a 135,7 g por kilómetro en 2011.

2.4. Seguridad de suministro y asequibilidad de la energía en el mercado interior

El paquete de medidas sobre clima y energía de 2009 es la única línea de trabajo en este ámbito. En 2009 y 2010, la UE adoptó una legislación completa sobre el mercado interior de la energía para la electricidad y el gas natural, así como, tras las dos crisis de suministro de gas, el reglamento sobre la seguridad en este ámbito. Dado que ninguno de los objetivos de la política de energía puede alcanzarse sin conexiones de redes adecuadas, la Comisión ha propuesto asimismo un reglamento sobre las orientaciones en materia de infraestructuras energéticas transeuropeas, respecto al cual el Parlamento Europeo y el Consejo han llegado a un acuerdo político. Este reglamento aborda los problemas de infraestructuras para garantizar una auténtica interconexión en el mercado interior, la integración de la energía procedente de fuentes renovables variables y el refuerzo de la seguridad de suministro⁷.

La UE dispone de otras medidas, como el Plan estratégico europeo de tecnología energética, para fomentar un cambio tecnológico mediante proyectos de desarrollo y demostración de tecnologías nuevas e innovadoras: por ejemplo, biocombustibles de segunda generación, redes de energía inteligentes y ciudades y redes inteligentes, almacenamiento de electricidad y electromovilidad, tecnologías de captura y almacenamiento de carbono, energía nuclear de próxima generación y calefacción y refrigeración renovables. A principios de 2013, la Comisión propuso asimismo una directiva sobre la creación de una infraestructura para combustibles alternativos, que irá acompañada de la revisión propuesta de las orientaciones para las RTE-T.

En el paquete de clima y energía de 2009 no se abordaron algunos problemas. Por ejemplo, no se determinó la infraestructura necesaria de transporte y distribución. Tampoco se tuvieron plenamente en cuenta los problemas de gestión relacionados con la introducción de las renovables, en particular la cuestión de la variabilidad del suministro de algunas energías renovables (como la eólica y la solar), y se subestimó el impacto del gran número de regímenes nacionales de ayuda a las renovables sobre la integración del mercado.

El tercer paquete energético aborda la cuestión de cómo estimular la competencia en el mercado, pero no considera si el mercado ofrece los incentivos necesarios para invertir en generación, distribución y transporte, ni el problema de la capacidad de almacenamiento en un sistema en que las energías renovables representan una parte cada vez mayor. Hasta que las fuentes de energía renovables no sean competitivas en los costes, el objetivo de un sistema energético más sostenible debe ser compatible con la necesidad de un mercado de la energía plenamente liberalizado e integrado, capaz de movilizar y asignar las inversiones de una manera eficiente.

Entre las circunstancias y tendencias importantes que tienen lugar tanto dentro como fuera de la UE figuran la creciente dependencia de la Unión respecto a las importaciones de energía y

⁷ Por lo que respecta a los proyectos considerados de interés común (PIC), el Reglamento introduce medidas para acelerar los procedimientos de autorización, en particular mediante el establecimiento de un plazo máximo y la racionalización de los procedimientos de evaluación ambiental. El Reglamento prevé asimismo más incentivos para los inversores mediante disposiciones reglamentarias reforzadas y establece las condiciones de la ayuda financiera de la UE en el marco del mecanismo «Conectar Europa».

los progresos tecnológicos de nuestros principales competidores, las nuevas rutas de suministro y la emergencia de nuevos productores de energía en África y América Latina. Todo ello repercutirá en el coste de la energía y en la seguridad de suministro de la UE.

3. ELEMENTOS ESENCIALES DE ESTA CONSULTA

El marco de políticas de clima y energía para 2030 se basará en los grandes progresos ya realizados en este ámbito. Debe aprovechar las lecciones obtenidas del marco actual y determinar los aspectos susceptibles de mejora. La experiencia y opiniones de las partes interesadas, respaldadas, si es posible, con pruebas sólidas, son esenciales respecto a cuatro aspectos generales: objetivos, otros instrumentos políticos, competitividad, y diferente capacidad de acción de los Estados miembros.

3.1. Objetivos

Las cuestiones fundamentales del nuevo marco de políticas de clima y energía para 2030 se refieren al tipo, la naturaleza y el nivel de los objetivos, así como a su interacción. ¿Deben establecerse los objetivos a nivel de la UE, a nivel nacional o a nivel sectorial? ¿Deben ser jurídicamente vinculantes? Existe diversidad de opiniones respecto a la necesidad de objetivos y a los tipos de objetivos. Si bien la experiencia del marco vigente indica que los objetivos aportan un impulso político, una visión a largo plazo para la inversión y un punto de referencia para medir el progreso, algunas partes interesadas afirman que las metas y políticas existentes para alcanzarlos no son necesariamente coherentes o rentables, o no tienen suficientemente en cuenta la competitividad, la viabilidad económica y la madurez de las tecnologías. El marco de 2030 debería tener en cuenta la evolución de la tecnología y promover la investigación y la innovación. Es preciso, por tanto, evaluar qué objetivos pueden orientar las políticas de clima y energía de cara a 2030 de la manera más adecuada, más simple y más rentable, y si puede simplificarse el enfoque actual, en particular por lo que respecta a la necesidad de diversos subobjetivos, como los establecidos en el sector del transporte. Este análisis debería abordar asimismo la cuestión de determinar si sería adecuado establecer únicamente un objetivo de reducción de emisiones de GEI para 2030, teniendo en cuenta otros objetivos como la seguridad de suministro y la competitividad.

Los objetivos actuales de clima y energía en relación con la reducción de GEI, la proporción de fuentes de energía renovables y el ahorro energético se concibieron para reforzarse mutuamente y existen, por tanto, interacciones entre ellos. El aumento de la cuota de energías renovables puede dar lugar a reducciones de GEI, mientras no sustituyan otras fuentes de energía hipocarbónicas, y la mejora de la eficiencia energética puede contribuir a reducir las emisiones de GEI y facilitar la realización del objetivo en materia de energías renovables. Existen sinergias evidentes, pero también compromisos potenciales. Por ejemplo, un ahorro energético superior al previsto y una producción de energías renovables mayor de la esperada pueden reducir el precio del carbono al debilitar la demanda de derechos de emisión del RCDE. Ello, a su vez, puede amortiguar la señal de precios del RCDE para la innovación y las inversiones en eficiencia y para la implantación de tecnologías hipocarbónicas, sin afectar la consecución del objetivo general de reducción de GEI.

Un marco para 2030 con objetivos múltiples deberá reconocer esas interacciones de manera explícita. Deberá tener en cuenta asimismo que una parte mayor de fuentes de energía renovables y un ahorro energético más importante no bastarán por sí solos para garantizar la competitividad o la seguridad de suministro. Seguirán siendo necesarias políticas específicas y podrán requerirse también indicadores suplementarios para poder recoger esos objetivos de una manera más directa.

Existe un amplio consenso sobre la necesidad de establecer objetivos intermedios de reducción de emisiones de GEI para conseguir la pretendida reducción de 80-95 % de aquí a 2050. La cuestión fundamental es decidir el nivel más adecuado para este objetivo intermedio. La Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica en 2050 sugiere que resultaría rentable una reducción del 40 % de las emisiones de aquí a 2030, respecto a los niveles de 1990. Una reducción inferior al 40 % incrementaría el coste de la descarbonización de la economía a largo plazo. Si bien las hojas de ruta indican que pueden lograrse reducciones de GEI del 40 % de aquí a 2030 sin que aumenten indebidamente los costes de nuestro sistema energético, la movilización de los fondos necesarios para cubrir los importantes costes de las inversiones iniciales será, con todo, un desafío.

La Hoja de ruta de la energía para 2050 indica que la proporción de las renovables en el sistema energético debe seguir creciendo después de 2020. Habría que estudiar detenidamente la oportunidad de establecer un objetivo para las renovables en 2030, ya que en ese momento muchas de esas fuentes habrán madurado y competirán cada vez más con otras tecnologías hipocarbónicas. Debería considerarse asimismo si el aumento de la cuota de renovables a escala de la UE podría lograrse sin un objetivo específico, pero en el marco del RCDE y mediante medidas reglamentarias para crear las condiciones de mercado adecuadas. La configuración de un eventual objetivo para las energías renovables dependerá: i) de si se considera necesario para garantizar el aumento de la cuota correspondiente a las renovables después de 2020 y contribuir así al aumento de fuentes de energía autóctonas, a la reducción de la dependencia respecto de las importaciones de energía y al empleo y crecimiento; y ii) de si esto puede lograrse, y cómo, sin que los regímenes de ayuda a las renovables ejerzan un efecto negativo sobre los mercados, los precios de la energía y los presupuestos públicos. Debe determinarse si la mejor manera de alcanzar los objetivos en materia de energías renovables consiste en fijar un nuevo objetivo general con o sin subobjetivos para sectores como los transportes, la industria y la agricultura, y/u otras medidas específicas. Todo objetivo o política respecto a las renovables deberá tener en cuenta las pruebas cada vez más numerosas respecto a la sostenibilidad, los costes y el grado de madurez de las tecnologías, así como a su potencial de innovación.

Acaba de actualizarse el marco de la UE para la política de eficiencia energética mediante la adopción de la DEE, y, en 2014, se llevará a cabo una revisión del objetivo de 2020. Los debates sobre un objetivo de ahorro energético para 2030 deben considerarse en este contexto. Es preciso tener en cuenta una serie de cuestiones. En primer lugar, la eficiencia energética y el consiguiente ahorro de energía figuran en la Hoja de ruta de la energía para 2050 como una opción de resultados garantizados para el sistema energético. Aunque hasta 2014, o incluso más tarde, no se dispondrá de todas las pruebas sobre el funcionamiento del sistema actual, será fundamental garantizar la coherencia entre un eventual objetivo de ahorro energético y cualquier otro objetivo. Habrá que reflexionar asimismo sobre si la mejor manera de avanzar en materia de eficiencia energética es mediante objetivos para los Estados miembros u objetivos para sectores específicos.

Será preciso considerar, por otro lado, si la referencia de tal objetivo debe seguir siendo el nivel absoluto de consumo energético o si sería más adecuado un objetivo relativo asociado a la intensidad energética (por ejemplo, el consumo energético en relación con el PIB o con el valor añadido bruto). Aunque un objetivo absoluto podría garantizar mejor la consecución del objetivo general de ahorro, un objetivo relativo permitiría tener mejor en cuenta la dinámica de la economía de la UE y la realidad del desarrollo económico.

A diferencia de las reducciones de emisiones de GEI y de las energías renovables, el enfoque actual de la eficiencia energética se basa en una combinación de aspiraciones y medidas vinculantes. La necesidad de legislación de la UE (p. ej., marco de diseño ecológico, Directiva

de eficiencia energética y Directiva sobre el rendimiento energético de los edificios) en el marco de 2020 está relacionada, al menos parcialmente, con la ausencia de objetivos de ahorro energético jurídicamente vinculantes para los Estados miembros. Cualquier objetivo jurídicamente vinculante de ahorro de energía y/o de intensidad energética tendría que dejar cierto margen de maniobra a los Estados miembros para que estos cumplieran el objetivo con, eventualmente, menos medidas vinculantes a nivel de la UE. No obstante, este tipo de enfoque tendría que tener en cuenta que gran parte de la legislación de la UE destinada a reducir el consumo de energía desempeña también un papel fundamental en la creación del mercado interior de esos productos (p. ej., el marco de diseño ecológico). Si los objetivos siguen siendo meras aspiraciones, habrá que considerar si las medidas concretas vigentes son suficientes o si se requerirán medidas nuevas. Será fundamental saber en qué medida los mercados de la energía, mediante la señal de precios y la respuesta de la demanda, constituirán un incentivo suficiente de mejora de la eficiencia energética, incluido el cambio de comportamiento de los consumidores, y si el RCDE y su impacto en los precios de la electricidad incentivarán el ahorro de energía, incluso en ausencia de metas o medidas específicas. Habrá que tener en cuenta la elasticidad, relativamente escasa, de los precios de la demanda de energía en numerosos sectores importantes de la economía y los niveles futuros previstos, así como la variabilidad del precio en el RCDE.

3.2. Coherencia de los instrumentos políticos

Los objetivos de 2020 se implementan mediante instrumentos de la UE estrechamente relacionados con el mercado interior. Los Estados miembros tienen mayor margen de maniobra cuando aplican la legislación de la UE en materia de energías renovables, eficiencia energética y emisiones de GEI no incluidas en el RCDE, como es el caso del sector del transporte por carretera. El resultado es una gran variedad de enfoques nacionales respecto a los regímenes de apoyo a las renovables, la imposición de la energía y del CO₂, las normas de rendimiento energético de los edificios y otras políticas en materia de eficiencia energética.

Es probable que se requiera una combinación de instrumentos para alcanzar los distintos objetivos políticos y superar las barreras de mercado. Esos instrumentos interactuarán entre sí, como se ha indicado anteriormente. Algunas partes interesadas han criticado la falta de coherencia general entre las políticas como consecuencia de tales interacciones y han subrayado la necesidad de mejorar la rentabilidad de las diversas medidas de clima y energía, teniendo en cuenta la viabilidad tecnológica. Además, las medidas nacionales no deberían conducir a la fragmentación del mercado interior. Es preciso hacer especial hincapié en las inversiones en infraestructuras, particularmente en las redes, que refuercen la integración del mercado de la UE y garanticen la sostenibilidad, la competitividad y la seguridad de suministro.

Por tanto, el marco político de 2030 debe encontrar un equilibrio entre las medidas de aplicación concretas a nivel de la UE y la flexibilidad de los Estados miembros para alcanzar los objetivos de la forma más adecuada en función de las circunstancias nacionales, garantizando al mismo tiempo la coherencia del mercado interior. Deberá evaluarse más en detalle el equilibrio actual entre los instrumentos establecidos a nivel de la UE y los objetivos/instrumentos nacionales de los Estados miembros, en particular los impactos de las subvenciones a los combustibles fósiles. Como se ha indicado más arriba, deberá considerarse asimismo la distribución de los esfuerzos.

Además de los instrumentos reglamentarios, la UE concede también una ayuda financiera significativa vinculada al cambio climático y la energía sostenible, en particular por medio de la política de cohesión, los programas de investigación de la UE y, en el futuro, el mecanismo «Conectar Europa». Los objetivos fijados en materia climática representarán como mínimo el

20 % del gasto de la UE durante el periodo 2014-2020 y se reflejarán, por consiguiente, en los instrumentos adecuados para que contribuyan a aumentar la seguridad del suministro energético y a construir una economía hipocarbónica y resiliente al cambio climático. De ese modo, se reforzará la competitividad de Europa y se generarán más y mejores puestos de trabajo⁸.

Deberá examinarse el acceso a los créditos internacionales después de 2020. La utilización de créditos internacionales puede limitar los costes, pero esos créditos generan también incertidumbre en cuanto a las necesidades nacionales y han contribuido a los excedentes de derechos de emisión en el RCDE. Además, la industria y los gobiernos de la UE han subvencionado sectores competidores, por medio del mecanismo de desarrollo limpio, en particular en economías emergentes como China, la India y Brasil. La tendencia a optar por mecanismos de comercio de derechos de emisión y otros mecanismos de mercado en lugar de recurrir a compensaciones basadas en proyectos permitiría integrar mejor las diferentes capacidades de los países para actuar en materia de cambio climático y apoyar los progresos hacia la elaboración de un mercado mundial del carbono con amplia participación internacional.

En sectores como el transporte marítimo y la navegación, el esfuerzo político incluye también un impulso coordinado a las normas y políticas acordadas a nivel internacional con vistas a conseguir una reducción efectiva de las emisiones a escala mundial. Como primer paso, se prevé que el índice de eficiencia energética de proyecto, que fue acordado en el marco de la Organización Marítima Internacional y entró en vigor en 2013, ralentice el aumento de emisiones de GEI del transporte marítimo mundial.

3.3. Fomento de la competitividad de la economía de la UE

Uno de los objetivos fundamentales de la política de energía de la UE es velar por que el sistema energético contribuya a la competitividad de la economía de la Unión, garantizando el establecimiento de mercados de la energía competitivos a escala nacional e internacional y de precios de la energía que sean competitivos a escala internacional y asequibles para los consumidores finales. Esta cuestión es especialmente importante para los hogares vulnerables y los sectores industriales que están expuestos a la competencia internacional y para los cuales la energía es un factor de producción importante. Como se prevé un aumento del papel de la electricidad durante el periodo de transición del sistema energético, los costes de la electricidad revisten una importancia especial en la perspectiva de 2030.

Las políticas de clima y energía pueden impulsar la demanda y el crecimiento en la economía hipocarbónica. La UE está en la vanguardia de las tecnologías, productos y servicios limpios y de mayor eficiencia energética, así como de las ecotecnologías, que, en conjunto, se espera generen cerca de cinco millones de puestos de trabajo de aquí a 2020⁹. Además, muchas de esas políticas contribuyen a reducir la contaminación atmosférica y a mejorar la salud. Al mismo tiempo, las políticas han sido objeto de críticas debido a su impacto negativo sobre los precios de la energía, especialmente adverso para los hogares vulnerables y la competitividad de los sectores de gran consumo energético, aunque puedan reducir la exposición de la industria a los costes de la energía y mejorar la resiliencia frente a los picos de precios de la energía.

⁸ Conforme a la decisión del Consejo Europeo en su reunión de los días 7 y 8 de febrero de 2013 sobre el marco financiero plurianual.

⁹ Comunicación titulada «Hacia una recuperación generadora de empleo», COM(2012) 173 final.

Si bien los precios mayoristas de la energía han aumentado moderadamente en la UE, existen pruebas de que, en términos reales, los precios finales de la electricidad han aumentado de manera más significativa para numerosas empresas y hogares en la última década. La Hoja de ruta de la energía para 2050 sugiere que esta tendencia se mantendrá en el futuro. La evolución de los mercados internacionales y la explotación de hidrocarburos no convencionales podrían dar lugar a una divergencia creciente entre los precios de la UE y los de otras grandes economías industriales, como los Estados Unidos, donde el gas de esquisto constituye actualmente una fuente de energía cada vez mayor. En 2012, los precios del gas industrial en los Estados Unidos fueron más de cuatro veces inferiores a los de Europa¹⁰. Es evidente que esta tendencia se debe a numerosos factores distintos de las políticas de clima y energía de la UE y que los precios mayoristas de la energía siguen estando determinados en gran medida por el precio de los combustibles fósiles. Las decisiones de los Estados miembros en materia de tarifas, tasas e impuestos tienen también un impacto significativo en los precios para los usuarios finales. Esos factores deben tenerse en cuenta a la hora de concebir nuevas políticas. Los diversos factores que determinan los costes nacionales de la energía, incluida la fiscalidad, deben analizarse de modo diferente, ya que su impacto sobre los costes generales de producción de energía difiere considerablemente. En este contexto es preciso tener en cuenta una serie de cuestiones.

En primer lugar, es fundamental aplicar plenamente la legislación del mercado interior para mantener los precios bajo control y facilitar la consecución de los objetivos de manera rentable, mediante una mayor competencia en el mercado y un uso más eficiente de la infraestructura energética (por medio de códigos de red).

En segundo lugar, es preciso permitir la futura explotación de los recursos autóctonos de gas y petróleo, tanto convencionales como no convencionales, de manera segura para el medio ambiente, ya que podrían contribuir a reducir los precios de la energía y la dependencia de las importaciones de la UE.

En tercer lugar, una mayor diversificación de las vías de suministro energético contribuiría a mejorar la competencia en los mercados de la energía, y podría conseguirse un ahorro significativo a largo plazo mediante inversiones en eficiencia energética. El despliegue a gran escala de la producción de energía a partir de fuentes renovables debe ir acompañado de una mejora de la gestión de las redes, una reducción de los costes y un mayor rendimiento de las tecnologías, así como de un apoyo permanente a la innovación.

En cuarto lugar, se ha expresado preocupación por que el compromiso de la UE en la lucha contra el cambio climático no tenga plena reciprocidad en otras partes del mundo, y que ello repercuta sobre la competitividad. Al mismo tiempo, el compromiso de la Unión de reducir un 20 % las emisiones de GEI de aquí a 2020 ha contribuido a los progresos registrados desde la Conferencia de Copenhague sobre el Clima de 2009. En la actualidad, más de noventa países han adoptado ya compromisos con diferentes grados de ambición. La comunidad internacional ha respaldado asimismo el objetivo de mantener el calentamiento mundial por debajo de los 2 °C. Además, varios países están aplicando su propio sistema de comercio de derechos de emisión o están elaborando legislación al respecto (Australia, China, Corea del Sur, Nueva Zelanda, Suiza y varios estados de los Estados Unidos). A pesar de esos avances, el objetivo condicional propuesto por la UE de reducir las emisiones de GEI en un 30 % no ha

¹⁰ Según datos de la AIE, los precios reales de la electricidad para la industria aumentaron en Europa (OCDE) una media del 38 % entre 2005 y 2012, mientras que en los Estados Unidos disminuyeron un 4 %. Por lo que respecta a los hogares, esos precios aumentaron, durante el mismo periodo, un 21,8 % en Europa (OCDE) y un 8,4 % en los Estados Unidos. AIE «Energy Prices & Taxes, 4th Quarter 2012».

suscitado compromisos ni medidas capaces de garantizar que los esfuerzos de todos, de aquí a 2020, se ajustarán al objetivo de los 2 °C. Por tanto resulta esencial una mayor colaboración con terceros países, de manera que, en el marco de la plataforma de Durban, se llegue a un acuerdo de aquí a 2015 sobre el periodo posterior a 2020, sobre todo porque la UE representa solo el 11 % de las emisiones mundiales de GEI y porque este porcentaje va disminuyendo, de modo que se precisa una acción internacional eficaz para luchar contra el cambio climático¹¹.

En quinto lugar, los esfuerzos de la UE en el sector marítimo y de la aviación persiguen firmemente la obtención de resultados en los foros internacionales pertinentes a fin de garantizar la participación de todos y la igualdad de condiciones.

En sexto lugar, es evidente que unos precios más elevados en el RCDE y el establecimiento de medidas para ampliar la capacidad de generación de las renovables, mediante la concesión de ayudas o un trato preferente para comercializarlas, podría suponer un aumento de los precios de la electricidad. Al mismo tiempo, el RCDE crea condiciones equitativas en la UE y permite minimizar los costes de reducción de los GEI en los sectores incluidos en dicho régimen. El RCDE prevé asimismo medidas para limitar el impacto sobre la competitividad de los sectores de gran consumo energético, que están expuestos al riesgo de fuga de carbono. Esas medidas se mantendrán hasta 2020. Teniendo en cuenta la acumulación de derechos de emisión gratuitos en los sectores industriales y el acceso a créditos internacionales baratos, se prevé que el impacto en esos sectores sea moderado al menos hasta 2020. Las normas sobre ayudas estatales relacionadas con el RCDE permiten a los Estados miembros compensar, a partir de 2013, una parte de los costes indirectos del RCDE en los sectores de mayor consumo eléctrico. Además, las normas sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente permiten actualmente conceder a la industria exenciones de impuestos sobre la energía. El marco de 2030 deberá considerar si conviene mantener este enfoque y de qué manera.

Por último, en el diseño de un marco para 2030 debe considerarse la posibilidad de utilizar ingresos relacionados con el RCDE para apoyar la innovación en esos sectores. En la actualidad, esta opción se ve impulsada principalmente por la utilización, por parte de los Estados miembros, de los ingresos de la subasta de derechos de emisión dentro de los límites permitidos de las ayudas estatales, aunque el marco vigente prevé una financiación innovadora de la Unión, en el marco del programa NER300, destinada específicamente a los proyectos de energía renovable y de captura y almacenamiento de carbono.

3.4. Reconocimiento de las diferencias de capacidad de los Estados miembros

Los Estados miembros presentan grandes diferencias en términos comparativos de riqueza, estructura industrial, combinación energética, acervo arquitectónico, intensidad de carbono y de energía, recursos renovables explotables y estructura social. Los diversos grupos de consumidores tienen diferentes capacidades de inversión y adaptación. Esa diversidad debe tenerse en cuenta en la elaboración de un marco político para 2030. Dado que los objetivos relativos al clima y la energía tienen repercusiones diferentes en cada Estado miembro y en sus ciudadanos, deberán evaluarse, en el nuevo marco, las opciones que permitan una cooperación eficaz y un reparto equitativo de los esfuerzos necesarios.

El marco actual de las políticas de clima y energía refleja las diferentes capacidades de los Estados miembros mediante el reparto entre ellos del esfuerzo necesario para alcanzar los objetivos de la Unión en materia de clima y energía, siendo menor la carga de los Estados

¹¹ Las perspectivas de un nuevo acuerdo mundial sobre el clima se abordan en una Comunicación Consultiva aparte titulada *El acuerdo internacional de 2015 sobre el cambio climático: configuración de la política climática internacional después de 2020*.

miembros con rentas más bajas. Asimismo, los ingresos de la subasta de derechos de emisión se distribuyen parcialmente para compensar las diferencias de costes. La Directiva de energías renovables prevé también mecanismos de cooperación que permiten que la energía renovable producida en un Estado miembro pueda tenerse en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo de otro Estado miembro. No obstante, a pesar de las ventajas económicas potenciales para ambas partes, este régimen, con excepción de Suecia y Noruega, no ha sido utilizado hasta ahora. Para tener en cuenta las circunstancias nacionales, la Directiva de eficiencia energética ofrece diversas opciones de flexibilidad que los Estados miembros pueden aplicar a sus objetivos de ahorro anual del 1,5 %, en particular una aplicación progresiva de ese objetivo, la exclusión de los sectores del RCDE, la inclusión del sector de la transformación y distribución de energía y el reconocimiento de actuaciones tempranas. Esas flexibilidades pueden acumularse, pero no deben suponer una merma del ahorro energético global exigido por la Directiva.

Es preciso considerar si, en el marco de 2030, deben mantenerse instrumentos de distribución similares o si, en función del nivel de ambición y de la naturaleza de las metas y medidas futuras, se requieren enfoques alternativos. Aunque puedan ser contrarias a los objetivos del mercado interior de la energía, unas metas diferenciadas según los Estados miembros pueden favorecer la equidad, pero también aumentar los costes generales del cumplimiento de los objetivos si no van acompañadas de suficiente flexibilidad, como los mecanismos de comercio. El marco de 2030 deberá evaluar en cualquier caso si los Estados miembros disponen de suficiente flexibilidad para poder cumplir los objetivos diferenciados de una manera rentable. En este contexto, conviene tener en cuenta asimismo que los Estados miembros con más necesidad de inversiones y con más posibilidades de reducir las emisiones de GEI, desarrollar las renovables, mejorar la eficiencia energética, etc., de una manera rentable, suelen tener menor capacidad económica para aprovecharlas. Además, algunos Estados miembros tienen problemas a la hora de obtener la ayuda necesaria para modificar procesos industriales y usos energéticos que podrían tener repercusiones sobre el empleo y sobre la dependencia de los recursos energéticos autóctonos. El acceso a la financiación de inversiones, bien mediante fondos directos bien mediante financiación inteligente, ya forma parte del acervo de las políticas de la UE¹², pero parece necesario mejorarlo de cara a 2030. Tales medidas podrían contribuir a un reparto justo y equitativo del esfuerzo, facilitando al mismo tiempo la aceptación del público y promoviendo el compromiso de todas las partes interesadas en la transición hacia una economía sostenible, segura y competitiva.

Será necesario preparar y presentar información específica de los Estados miembros, como parte del nuevo marco, para que sirva de base a los debates sobre la distribución equitativa del esfuerzo y garantizar que la carga no recaiga indebidamente en ningún Estado miembro.

4. PREGUNTAS

4.1. Generalidades

- ¿Qué lecciones aprendidas del marco de 2020 y de la situación actual del sistema energético de la UE son las más importantes para preparar las políticas de 2030?

¹² Por ejemplo el Fondo Europeo de Desarrollo Regional propuesto para el periodo 2014-2020 y el mecanismo «Conectar Europa».

4.2. Objetivos

- ¿Qué metas serán las más eficaces para alcanzar los objetivos de la política de clima y energía en 2030? ¿A qué nivel deberían aplicarse (UE, Estados miembros o por sectores) y en qué medida deberían ser jurídicamente vinculantes? ¿A qué nivel deberían aplicarse (UE, Estados miembros o por sectores) y en qué medida deberían ser jurídicamente vinculantes?
- ¿Ha habido incoherencias en las metas fijadas para 2020? En caso afirmativo, ¿cómo puede garantizarse de manera adecuada la coherencia de las metas de cara a 2030?
- ¿Son adecuadas las metas para subsectores tales como el transporte, la agricultura y la industria? En caso afirmativo, ¿cuáles? Por ejemplo, ¿es necesaria una meta para las energías renovables, dadas las metas de reducción de emisiones de CO₂ para los turismos y vehículos comerciales ligeros?
- ¿Cómo pueden las metas reflejar de la manera más adecuada la viabilidad económica y el grado variable de madurez de las tecnologías en el marco de 2030?
- ¿Cómo pueden evaluarse los progresos respecto a otros aspectos de la política energética de la UE, como la seguridad de suministro, que pueden no estar integrados en las metas principales?

4.3. Instrumentos

- ¿Se requieren cambios en otros instrumentos políticos? ¿Cómo interaccionan los distintos instrumentos, en particular entre el nivel de la UE y el nivel nacional?
- ¿Cuál sería la mejor manera de determinar medidas específicas a nivel de la UE y de los Estados miembros para optimizar la rentabilidad en el cumplimiento de los objetivos de clima y energía?
- ¿Cuál sería la mejor manera de evitar la fragmentación del mercado interior de la energía, especialmente en relación con la necesidad de fomentar y movilizar las inversiones?
- ¿Qué medidas podrían preverse para conseguir un mayor ahorro energético de la manera más rentable posible?
- ¿Cuál sería la mejor manera de que las políticas de investigación e innovación de la UE apoyasen la realización del marco de 2030?

4.4. Competitividad y seguridad de suministro

- ¿Qué elementos del marco de políticas de clima y energía podrían reforzarse para promover la creación de empleo, el crecimiento y la competitividad?
- ¿Que pruebas existen respecto a la fuga de carbono en el marco actual y cómo puede cuantificarse? ¿Cómo podría solucionarse este problema en el marco de 2030?
- ¿Cuáles son los factores específicos que explican las tendencias observadas en los costes de la energía y en qué medida la UE puede influir en ellos?
- ¿Cómo deberían tenerse en cuenta, en las negociaciones internacionales en curso, las incertidumbres en cuanto a los esfuerzos que realizarán otros países

desarrollados y naciones en desarrollo económicamente importantes, y el nivel de compromiso que asumirán?

- ¿Cómo reforzar la seguridad normativa para las empresas integrando la flexibilidad necesaria para adaptarse a las nuevas circunstancias (p. ej., progresos en las negociaciones internacionales sobre el clima y cambios en los mercados de la energía)?
- ¿Cómo puede la UE aumentar la capacidad innovadora de la industria manufacturera? ¿Qué papel pueden desempeñar los ingresos de la subasta de derechos de emisión?
- ¿Cómo puede la UE aprovechar al máximo el desarrollo de fuentes de energía autóctonas convencionales y no convencionales para reducir el precio de la energía y la dependencia de las importaciones?
- ¿Cómo puede la UE mejorar al máximo la seguridad del suministro energético, garantizando el funcionamiento pleno y efectivo del mercado interior de la energía a nivel interno (p. ej., mediante el desarrollo de las interconexiones necesarias) y diversificando las fuentes de suministro energético a nivel externo?

4.5. Aspectos relacionados con la capacidad y la distribución de esfuerzos

- ¿Cómo puede el nuevo marco garantizar una distribución equitativa de los esfuerzos entre los Estados miembros? ¿Qué medidas concretas en materia de clima y energía pueden tomarse para tener en cuenta sus diferentes capacidades a la hora de aplicarlas?
- ¿Qué mecanismos pueden preverse para promover la cooperación y un reparto justo de los esfuerzos entre los Estados miembros, procurando conseguir al mismo tiempo la mayor rentabilidad de los nuevos objetivos en materia de clima y energía?
- ¿Se requieren nuevos instrumentos o dispositivos de financiación para apoyar el nuevo marco de 2030?

5. RESPUESTAS A LA CONSULTA

El plazo para responder a la consulta finaliza el 2 de julio. Para más información sobre la manera de contribuir a esta consulta, véase:

http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702_green_paper_2030_en.htm

ANEXO

Información básica sobre las cuestiones de clima y energía

1. INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS PARA LA CONSECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PAQUETE DE CLIMA Y ENERGÍA Y PRINCIPALES POLÍTICAS DE APOYO

- (1) Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, y que define el objetivo del 20 % de energías renovables por Estado miembro.
- (2) Directiva 2003/87/CE, modificada por la Directiva 2009/29/CE, por la que se revisa el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE mediante el establecimiento de un límite máximo de emisiones y la armonización de la asignación de los derechos de emisión a las empresas.
- (3) Decisión nº 406/2009/CE (Decisión de reparto del esfuerzo), por la que se determinan los objetivos por Estado miembro para la reducción de GEI en sectores no incluidos en el RCDE.
- (4) Reglamento (CE) nº 443/2009 (CO₂ y automóviles), sobre las normas en materia de CO₂ de los turismos nuevos.
- (5) Reglamento (UE) nº 510/2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.
- (6) Directiva 2009/30/CE (Directiva de calidad de los combustibles), cuyo objetivo es reducir el contenido de carbono de los combustibles durante su ciclo de vida.
- (7) Directiva 2009/31/CE, por la que se crea un marco para la captura y el almacenamiento de carbono.
- (8) Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética, por la que se definen las medidas necesarias a nivel de los Estados miembros.
- (9) Directiva 2010/31/UE, relativa a la eficiencia energética de los edificios.
- (10) Directiva 2009/125/CE, relativa a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía, incluidas normas.
- (11) Reglamento (CE) nº 2006/842/CE, sobre gases fluorados, y Directiva 2006/40/CE, sobre los gases fluorados de los sistemas de aire acondicionado.
- (12) Directiva 99/31/CE, por la que se suprime gradualmente el uso de vertederos para la eliminación de residuos a fin de reducir las emisiones de CH₄.
- (13) Directiva 1991/676/CEE, relativa a los nitratos a fin de limitar las emisiones de N₂O.
- (14) Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- (15) Directiva 2003/96/CE del Consejo, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad.

- (16) Reglamento (CE) nº 1222/2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales.
- (17) Reglamento (UE) nº 228/2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los métodos de ensayo de la adherencia en superficie mojada para los neumáticos C1.
- (18) Reglamento (UE) nº 1235/2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la clasificación de los neumáticos en relación con la adherencia en superficie mojada, la medición de la resistencia a la rodadura y el procedimiento de verificación.
- (19) Reglamento (CE) nº 714/2009, de 13 de julio de 2009, relativo a las condiciones de acceso a la red para el comercio transfronterizo de electricidad y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1228/2003.
- (20) Reglamento (CE) nº 715/2009, de 13 de julio de 2009, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1775/2005.
- (21) Decisión sobre las normas contables y los planes de acción aplicables a las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero resultantes de las actividades enmarcadas en el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura.

2. PRINCIPALES DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050

http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index_en.htm

Hoja de Ruta de la Energía para 2050

http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index_en.htm

Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Hoja de ruta hacia una Europa eficiente en el uso de los recursos

http://ec.europa.eu/environment/resource_efficiency/about/roadmap/index_en.htm

Reforma estructural del mercado europeo del carbono: primer informe sobre el estado del mercado del carbono en 2012

http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index_en.htm

Velar por la buena marcha del mercado interior de la energía

http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/internal_market_en.htm

Energías renovables: principales protagonistas en el mercado europeo de la energía

http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication_2012_en.htm

Resolución del Parlamento Europeo sobre una Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0086&language=ES&ring=A7-2012-0033>

Resolución del Parlamento Europeo relativa al Libro Blanco sobre el espacio único europeo de transporte

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2011-0584&language=ES&ring=A7-2011-0425>

Resolución del Parlamento Europeo sobre la Hoja de Ruta de la Energía para 2050

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2013-0088&language=ES&ring=A7-2013-0035>