



Bruselas, 31.10.2019
COM(2019) 559 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Preparar el terreno para aspirar a metas más ambiciosas a largo plazo
Informe de situación de la UE de 2019 sobre la acción por el clima**

{SWD(2019) 396 final}

1. CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES DE LA UE

Establecer el objetivo de la neutralidad climática para 2050

En noviembre de 2018, la Comisión Europea presentó su visión estratégica «Un planeta limpio para todos»¹. La estrategia muestra cómo Europa puede liderar el camino hacia la neutralidad climática mediante la inversión en soluciones tecnológicas realistas, la capacitación de los ciudadanos y la armonización de la acción en ámbitos clave como la política industrial, la financiación o la investigación, garantizando al mismo tiempo la justicia social para una transición justa. El gráfico 1 muestra una trayectoria viable hacia cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) en 2050.

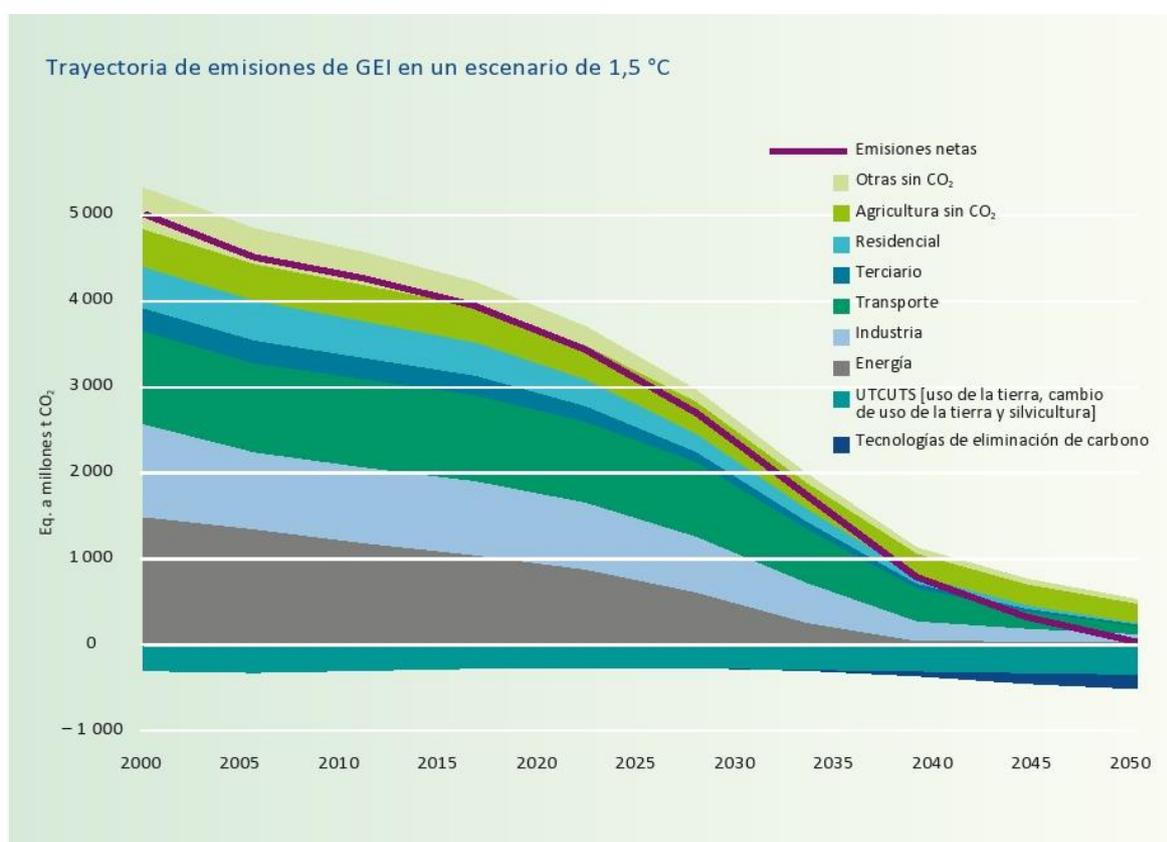


Gráfico 1: Trayectoria de emisiones de GEI en la UE en un escenario de 1,5 °C²

La visión estratégica de la Comisión es una invitación a todas las instituciones de la UE, los parlamentos nacionales, el sector empresarial, las organizaciones no gubernamentales, las ciudades y las comunidades, así como a los ciudadanos y especialmente a los jóvenes, a participar para garantizar que la UE pueda seguir mostrando su liderazgo y animar a otros socios internacionales a hacer lo mismo. La visión estratégica de la Comisión ha sido ampliamente debatida en las instituciones de la UE y entre las partes interesadas durante

¹ COM(2018) 773 final: Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra.

² Fuente: COM(2018) 773 final.

2019. Este debate informado es un paso hacia la adopción y presentación a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), a principios de 2020, de una estrategia ambiciosa a largo plazo, como exige el Acuerdo de París.

En 2018, mientras que la economía de la UE siguió creciendo, las emisiones de gases de efecto invernadero disminuyeron un 2,0 %.

En 2018, las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, (incluidas las emisiones de la aviación internacional) disminuyeron un 23 % con respecto a los niveles de 1990, según datos preliminares (véase el gráfico 2). Así pues, la UE se halla bien encaminada para alcanzar su objetivo de acuerdo con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % para 2020³. En 2018, las emisiones fueron un 2,0 % más bajas que en 2017. Por consiguiente, las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión alcanzaron su nivel más bajo desde 1990. Entre 1990 y 2018, el PIB combinado de la UE creció un 61 %. La intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la economía, definida como la relación entre las emisiones y el PIB se redujo a 303 g CO₂eq/EUR, cifra inferior a la mitad del nivel de 1990.

³ Además del objetivo de la Unión en virtud de la CMNUCC, la UE, junto con Islandia, también se comprometió a una reducción vinculante de las emisiones para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto (2013-2020). El objetivo es reducir las emisiones en un 20 % en comparación con las emisiones del año de referencia (en su mayoría de 1990). El ámbito de aplicación difiere ligeramente del alcance del objetivo de la CMNUCC. En 2017, la UE e Islandia redujeron sus emisiones en un 26 % con respecto al año de referencia.

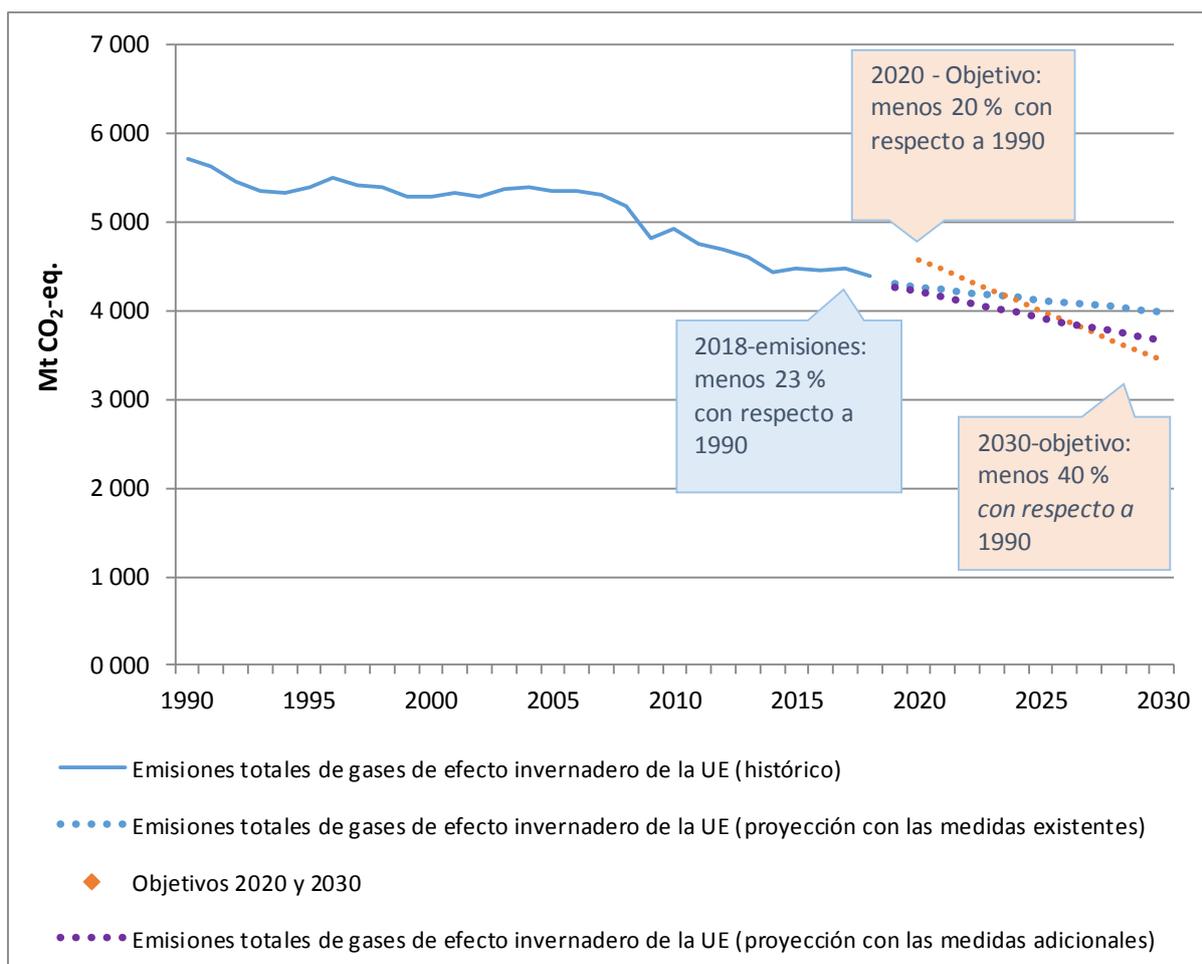


Gráfico 2: Total de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, incluida la aviación internacional (emisiones históricas 1990-2018, emisiones previstas con las medidas existentes y otras medidas adicionales⁴ 2019-2030) y objetivos de reducción de los gases de efecto invernadero

Las emisiones de instalaciones fijas cubiertas por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), que son la mayor parte de las emisiones procedentes de la producción de electricidad y calor y de la industria, disminuyeron un 4,1 % entre 2017 y 2018⁵. La reducción se produjo principalmente en la producción de electricidad y calor. Esto está en consonancia con la tendencia de los últimos cinco años, en los que las emisiones de estos sectores han disminuido considerablemente, y refleja, en particular, los cambios en los combustibles utilizados para producir calor y electricidad, incluido un aumento del uso de fuentes de energía renovables.

Las emisiones no cubiertas por el RCDE UE (como las emisiones del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos) disminuyeron un 0,9 % entre 2017 y 2018. La reducción se produce después de tres años de ligero aumento de las emisiones procedentes de estos sectores. La reducción procedía principalmente del uso de energía en los edificios. Las

⁴ Suma de las previsiones de los Estados miembros. Se entiende por medidas existentes las medidas ya aplicadas por los Estados miembros. Se entiende por medidas adicionales toda medida que los Estados miembros tienen intención de aplicar.

⁵ La cifra incluye a los 31 países que participan en el RCDE UE.

emisiones de la agricultura también disminuyeron ligeramente, mientras que las emisiones de transporte registraron un ligero aumento en comparación con 2017.

Por otra parte, las emisiones de la aviación internacional siguieron aumentando en 2018, situándose en un 19 % en los últimos cinco años. Estas emisiones están, en principio, cubiertas por el RCDE UE y limitadas, por el momento, a los vuelos en el Espacio Económico Europeo (EEE).

La UE ha adoptado legislación con el fin de alcanzar su objetivo para 2030

La Unión ha comunicado una contribución determinada a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París de al menos un 40 % de reducciones internas de gases de efecto invernadero para 2030 con respecto a 1990. La UE ha adoptado legislación, tal como se muestra en el gráfico 3, que le permitirá cumplir con este compromiso. La aplicación efectiva de todos los objetivos en materia de clima, energía y movilidad establecidos en el Derecho de la Unión podría incluso dar lugar a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la EU-28 de un 45 % aproximadamente en 2030 en comparación con 1990.

Cooperación con Noruega e Islandia para alcanzar el objetivo de 2030

Noruega e Islandia han acordado cooperar con la UE a la hora de alcanzar sus objetivos para 2030 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40 % con respecto a los niveles de 1990. En el contexto del Acuerdo EEE, Noruega e Islandia aplicarán, a partir de 2021, el Reglamento de reparto del esfuerzo y el Reglamento UTCUTS. Noruega e Islandia ya participan desde 2008 en el RCDE UE.

	EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO	ENERGÍA RENOVABLE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	INTERCONEXIÓN	EL CLIMA EN PROGRAMAS FINANCIADOS POR LA UE	CO ₂ PROCEDENTE DE:
2020	-20 %	20 %	20 %	10 %	2014-2020 20 %	
					2021-2027	COCHES
2030	Al menos 40 %	≥ 32 %	≥ 32,5 %	15 %	25 %	-37.5 % Camionetas -31 % Camiones - 30 %
Cláusula de revisión al alza para 2023						

Gráfico 3: Marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030

Los Estados miembros identifican políticas y medidas adicionales para alcanzar los objetivos de 2030

En 2018, los Estados miembros elaboraron por primera vez proyectos de planes nacionales integrados de energía y clima (PNIEC)⁶. Los proyectos de planes muestran que los Estados miembros avanzan de forma significativa a la hora de definir el camino a seguir para alcanzar los objetivos en materia de clima y energía para 2030, aunque siguen siendo necesarios esfuerzos adicionales. La Comisión Europea ha analizado los efectos agregados de los proyectos de planes sobre la consecución de los objetivos de 2030 y ha emitido recomendaciones específicas por país⁷. Los Estados miembros deben finalizar sus planes antes de finales de 2019.

Con las políticas y medidas nacionales ya aplicadas, se prevé una reducción de las emisiones del 30 % en 2030, según una agregación de las últimas proyecciones nacionales de gases de efecto invernadero. Con la aplicación de las medidas previstas o las ambiciones declaradas en los proyectos de planes nacionales de energía y clima, se estima que la reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE alcanzará el objetivo de reducción de, al menos, un 40 %.

Las últimas proyecciones de los Estados miembros, presentadas después de los proyectos de planes nacionales de energía y clima, indican que, con la aplicación de las políticas previstas, pero excluyendo las ambiciones declaradas (objetivos), las emisiones podrían reducirse en un 36 % en 2030. Esta estimación es algo más baja que la evaluación del proyecto de planes nacionales de energía y clima. Las razones principales de la diferencia son que la evaluación de los proyectos de planes nacionales de energía y clima tiene en cuenta los objetivos nacionales expresados por Alemania y los Países Bajos en sus proyectos de planes nacionales de energía y clima, y que Polonia presentó proyecciones con las medidas previstas en su proyecto de plan nacional integrado de energía y clima, pero no las presentó como parte del presente ejercicio sobre proyecciones en 2019.

2. EMISIONES EN EL RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UE (RCDE UE)

El Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (RCDE UE) comprende las emisiones procedentes de aproximadamente 11 000 centrales eléctricas y fábricas, así como los trayectos de aviación realizados en los países participantes y entre estos.

Según la información que figura en el Registro de la Unión, se calcula que en 2018 las emisiones de GEI procedentes de las instalaciones participantes en el RCDE UE

⁶ Esto es necesario de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima.

⁷ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/governance-energy-union/national-energy-climate-plans>

disminuyeron en un 4,1 % en comparación con 2017. La disminución de las emisiones se debió principalmente al sector energético, mientras que las emisiones de la industria disminuyeron ligeramente.

En lo que respecta a la evolución de las emisiones de la aviación, en 2018 siguieron aumentando las emisiones verificadas hasta alcanzar los 67 millones de toneladas de CO₂, un aumento del 4 % en comparación con 2017.

El gráfico 4 muestra la evolución histórica y prevista en las emisiones del RCDE, junto con el límite y el excedente acumulado de derechos de emisión del RCDE.

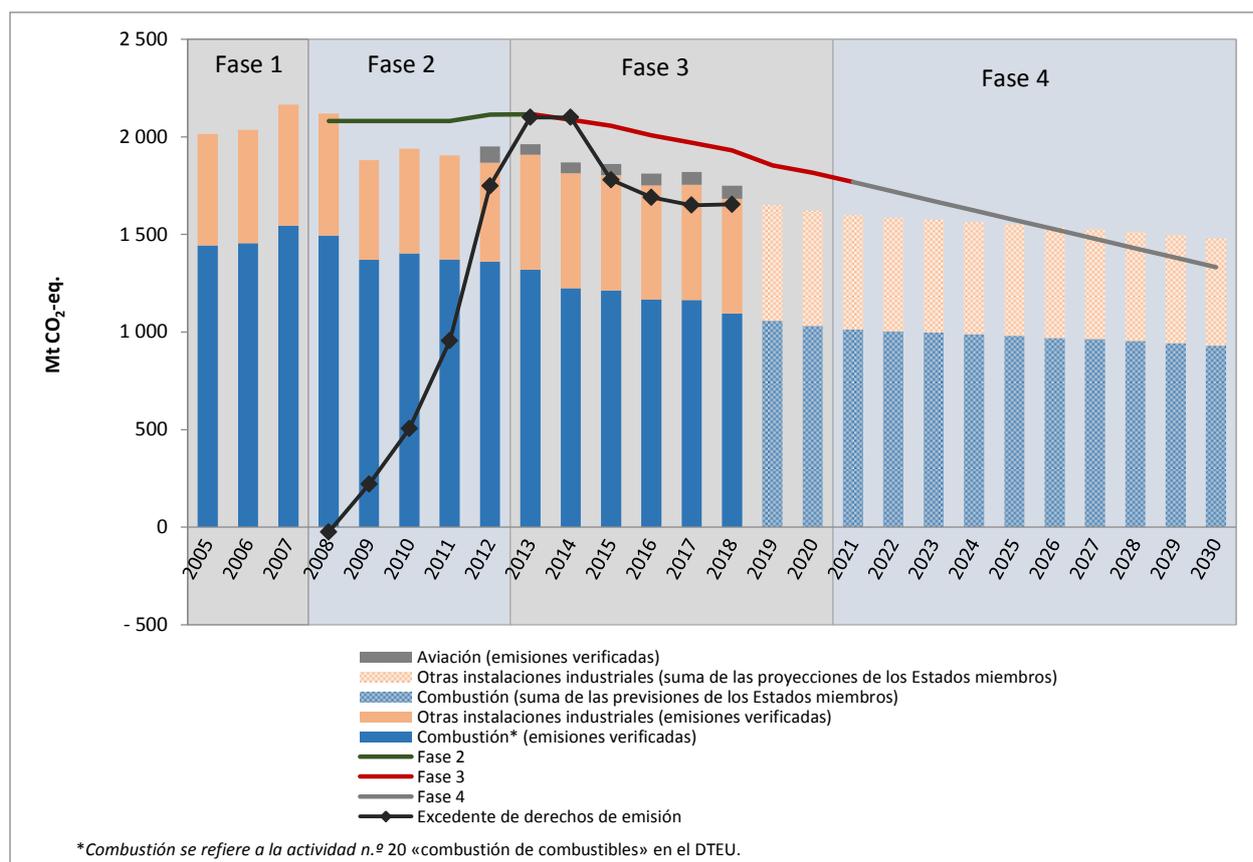


Gráfico 4: Emisiones verificadas del RCDE en el período 2005-2018, previsiones de los Estados miembros con las medidas existentes 2019-2030, límite máximo de las fases 2, 3 y 4 del RCDE UE, y excedente acumulado de derechos de emisión del RCDE 2008-2018. Mt equiv. CO₂⁸

A finales de junio de 2019, el número total de créditos internacionales utilizados o intercambiados ascendía a aproximadamente 1 510 millones, lo que supone más del 90 % de la estimación del máximo autorizado de 1 600 millones. Solo en la fase 3 (2013-2020), hasta finales de junio de 2019 se habían intercambiado 453,49 millones de créditos internacionales.

Para preparar la reserva de estabilidad del mercado en 2019, la Comisión ha publicado sistemáticamente, a partir de mediados de mayo de 2017, las cifras relativas al excedente⁹ de

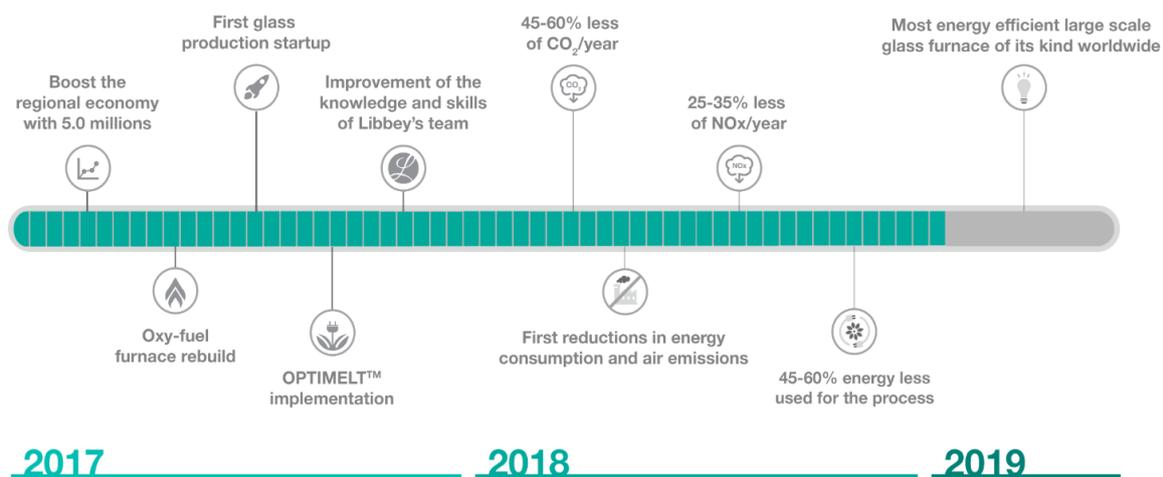
⁸El gráfico muestra las emisiones verificadas del RCDE con el alcance sectorial y geográfico del RCDE en el año correspondiente, por lo que no puede leerse como una serie cronológica antes de 2013. El sector de la aviación está incluido en el límite máximo para el periodo 2012-2018.

los años anteriores. En mayo de 2019, el excedente se publicó por tercera vez, lo que corresponde a unos 1 650 millones de derechos de emisión¹⁰. Sobre la base del excedente de 2018 y de la legislación revisada del RCDE UE para el cuarto período de comercio del régimen (2021-2030), los volúmenes de las subastas de septiembre a diciembre de 2019 y de enero a agosto de 2020 se reducirán en cerca de 397 millones de derechos de emisión, es decir, el 24 % del excedente.

LIFE15 OPTIMELT* — Demostración de reformado termoquímico del gas natural para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en industrias de gran consumo energético — industria del vidrio.

El proyecto realiza la primera demostración completa de un concepto innovador de recuperación de calor residual. La tecnología, denominada OPTIMELT, es capaz de utilizar una reacción endotérmica del gas natural con vapor de agua/CO₂ en los gases de combustión para recuperar más calor de lo que antes era posible en procesos de fabricación a altas temperaturas.

El proyecto ha recibido 2,2 millones EUR a través de LIFE, el instrumento de financiación de la UE para el clima y el medio ambiente.



*El proyecto es un ejemplo de cómo los fondos de la UE contribuyen a la innovación en los sectores cubiertos por el RCDE.

3. REPARTO DEL ESFUERZO EN RELACIÓN CON LAS EMISIONES

Las emisiones de la mayoría de los sectores no incluidos en el RCDE UE, como el transporte, los edificios, la agricultura (emisiones distintas del CO₂) y los residuos, están sujetas a la legislación sobre el reparto del esfuerzo de la UE. La Decisión de Reparto del Esfuerzo¹¹ (DRE) establece objetivos nacionales de emisión para 2020, expresados en variaciones porcentuales con respecto a los niveles de 2005. Los Estados miembros deben respetar

⁹El excedente corresponde a la «cantidad total de derechos de emisión en circulación» definida en la Decisión por la que se establece la reserva de estabilidad del mercado.

¹⁰ C(2019) 3288 final: Publicación de la cantidad total de derechos de emisión en circulación en 2018 a efectos de la reserva de estabilidad del mercado dentro del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

¹¹ Decisión 406/2009/CE sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020.

también los límites de emisión anuales de 2013 a 2020. De manera similar, el Reglamento de reparto del esfuerzo¹² (RRE) establece objetivos nacionales de emisiones para 2030.

Avances hacia los objetivos de reparto del esfuerzo

Los Estados miembros están planificando la manera de alcanzar los objetivos de 2030 en materia de reparto del esfuerzo. Si se aplican las políticas previstas, la UE podría reducir el reparto del esfuerzo entre un 27 y un 28 % para 2030¹³, en comparación con 2005. Se trata de un claro avance en comparación con las políticas existentes, lo que reduciría las emisiones en un 20 % para 2030. Sin embargo, para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones del 30 % para el reparto del esfuerzo, los Estados miembros tendrán que establecer medidas adicionales. La Comisión Europea ha recomendado a varios Estados miembros que especifiquen en mayor medida su estrategia para alcanzar los objetivos no cubiertos por el RCDE UE¹⁴ para todo el período 2021-2030 en sus planes nacionales de energía y clima definitivos.

El gráfico 5 muestra la distancia entre los objetivos de los Estados miembros para 2030 en el marco del RRE y sus proyecciones con las medidas existentes y las medidas adicionales.

¹² Reglamento (UE) 2018/842 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París.

¹³ Las previsiones de los Estados miembros «con medidas adicionales» presentadas en marzo de 2019 indican una reducción del 27 %, mientras que la evaluación de las hipótesis con medidas adicionales en los proyectos de planes nacionales de energía y clima indica una reducción del 28 %.

¹⁴ Los objetivos no cubiertos por el RCDE son los objetivos nacionales fijados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo y el compromiso de «deuda cero» en virtud del Reglamento UTCUTS (véase el capítulo 4).

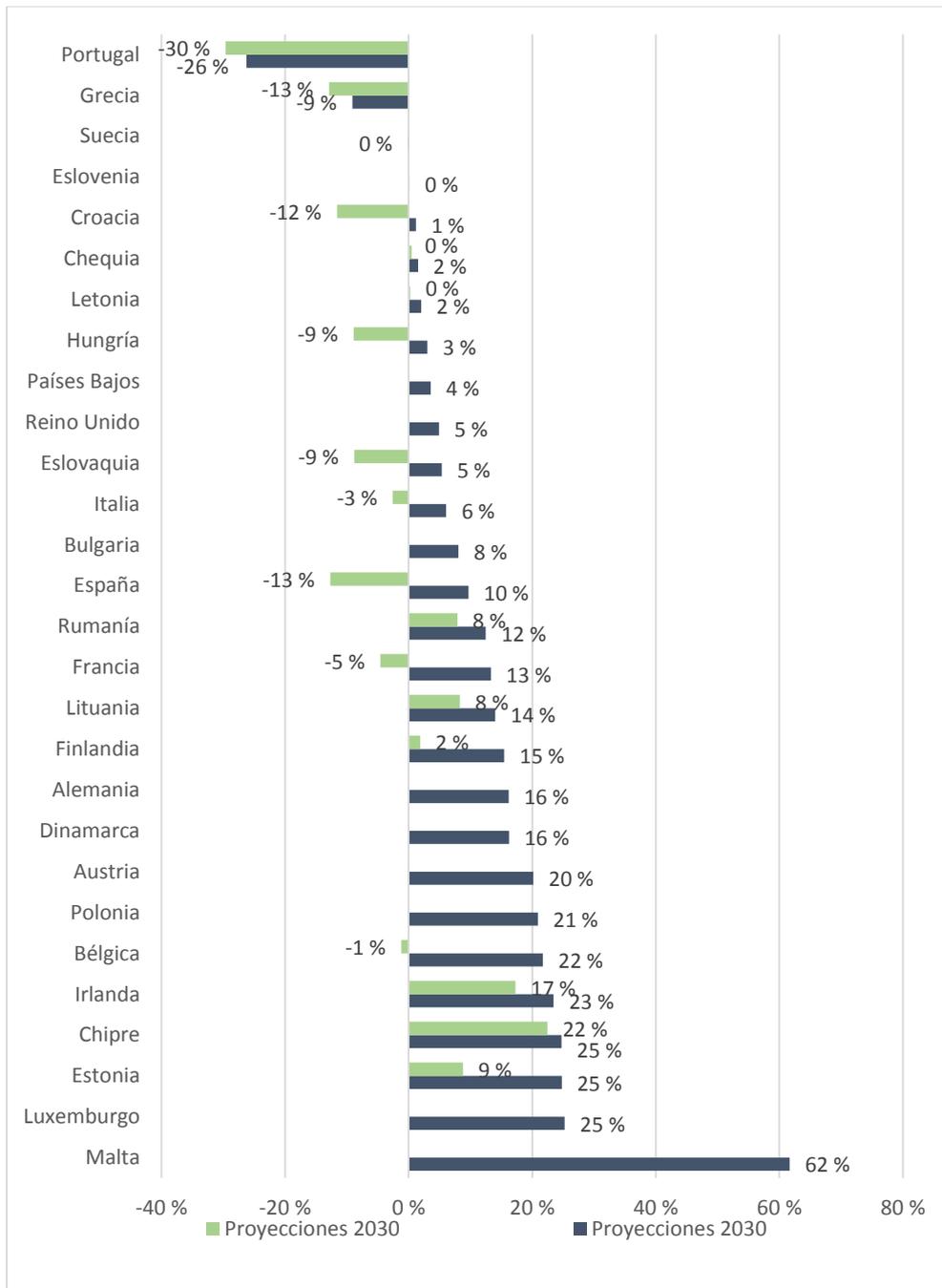


Gráfico 5: Diferencias entre los objetivos del RRE de 2030 y las emisiones previstas con medidas existentes y con medidas adicionales en porcentaje de las emisiones del año de referencia 2005. Los valores negativos indican que se cumplen los objetivos sobradamente mientras que los valores positivos indican que no se han alcanzado los objetivos.

Recomendaciones a los Estados miembros sobre sus proyectos de planes nacionales de energía y clima

En junio de 2019, la Comisión Europea emitió recomendaciones dirigidas a los Estados miembros sobre la base de sus proyectos de planes nacionales de energía y clima. Por lo que se refiere a las emisiones de gases de efecto invernadero no cubiertas por el RCDE, se recomendó a varios Estados miembros:

- aclarar cómo el Estado miembro tiene previsto alcanzar su objetivo de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en sectores no incluidos en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, teniendo en cuenta otras políticas rentables durante el período 2021-30;
- aclarar cómo el Estado miembro tiene previsto cumplir con el requisito de que las emisiones de uso de la tierra, cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS) no sean superiores a las de las absorciones;
- considerar también la generación rentable de transferencias a otros Estados miembros en el marco del RRE como fuente de financiación.

También se recomendó a varios Estados miembros que reconsideraran su nivel de ambición en materia de energías renovables y eficiencia energética, con el fin de colmar las lagunas de ambición a nivel de la UE. Además, se recomendó a muchos Estados miembros que siguieran analizando las interacciones entre las políticas y medidas previstas en materia de energía y clima y la contaminación atmosférica.

Las emisiones cubiertas por la DRE fueron un 11 % más bajas en 2018 en comparación con 2005, como muestra el gráfico 6. Esto supera en 3 pp el objetivo intermedio de una reducción del 8 %. Desde que se puso en marcha este régimen en 2013, las emisiones del conjunto de la UE se han mantenido por debajo del límite total cada año. Esto ha dado lugar a un excedente acumulado de asignaciones anuales de emisiones (AAE) de aproximadamente 1110 Mt CO₂eq en 2013-2018. Hasta 2020, se prevé que las emisiones se mantengan por debajo del límite anual y que el objetivo de 2020 para el reparto del esfuerzo se supere en 3 pp, con las medidas existentes.

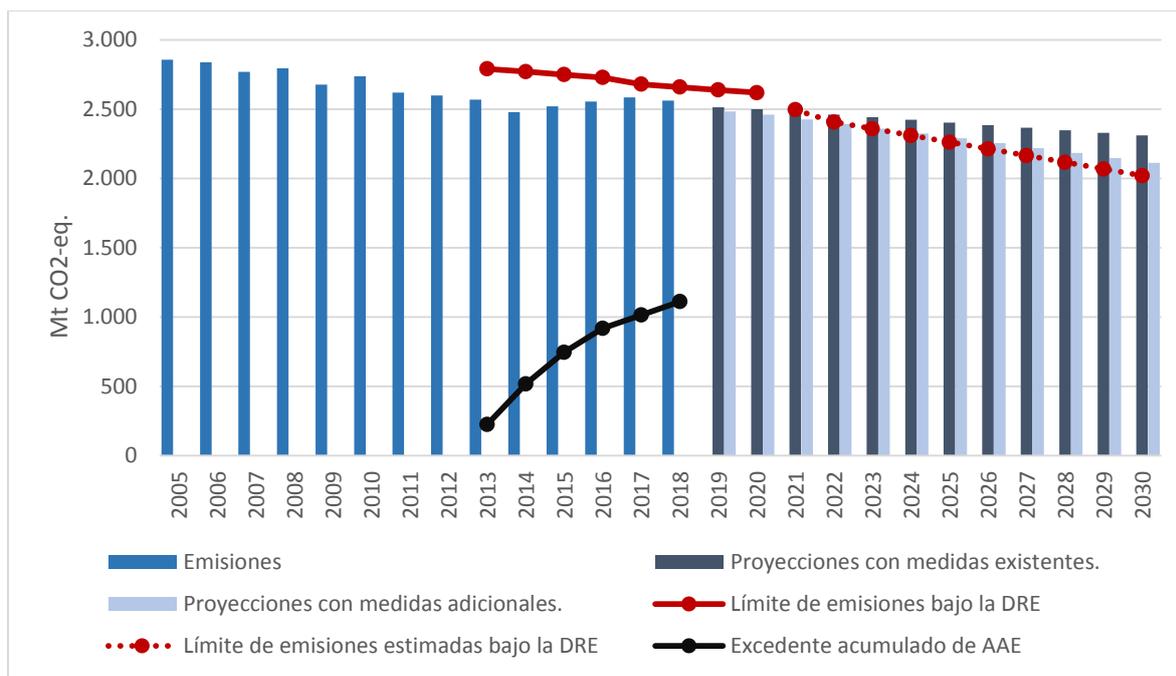


Gráfico 6: Emisiones en los sectores cubiertos actualmente por la legislación sobre el reparto del esfuerzo 2005-2030 y AAE (Mt CO₂eq)

Las emisiones de los sectores cubiertos por la legislación sobre el reparto del esfuerzo disminuyeron gradualmente de 2005 a 2014. Después de 2014, las emisiones aumentaron durante tres años consecutivos, a lo que siguió una reducción en 2018.

Más de un tercio de las emisiones del reparto del esfuerzo proceden del **transporte**. Tras una disminución de las emisiones entre 2007 y 2013, las emisiones procedentes del transporte han aumentado en cada uno de los últimos cinco años y en la actualidad solo son un 3 % más bajas que en 2005. Para 2030, los Estados miembros prevén una pequeña reducción (7 % en comparación con 2005) con las medidas existentes. Sin embargo, con la aplicación de las políticas y medidas previstas, se prevé que las emisiones del transporte se reduzcan en un 18 % para 2030, en comparación con 2005.

Las normas de emisiones de CO₂ de los turismos y furgonetas nuevos son factores clave para reducir las emisiones del transporte por carretera. Aunque las emisiones medias de CO₂ por kilómetro de turismos y furgonetas nuevos siguen estando por debajo de los objetivos actuales aplicables, como muestra el gráfico 7, los datos provisionales para 2018 muestran un aumento de las emisiones con respecto a 2017. Por lo tanto, los fabricantes de vehículos tendrán que reducir de forma significativa las emisiones de su flota, de media alrededor de 25 g de CO₂/ km en el caso de los turismos y de 11 g de CO₂/ km en el caso de las furgonetas, a fin de alcanzar los objetivos de los próximos 2020 y 2021.

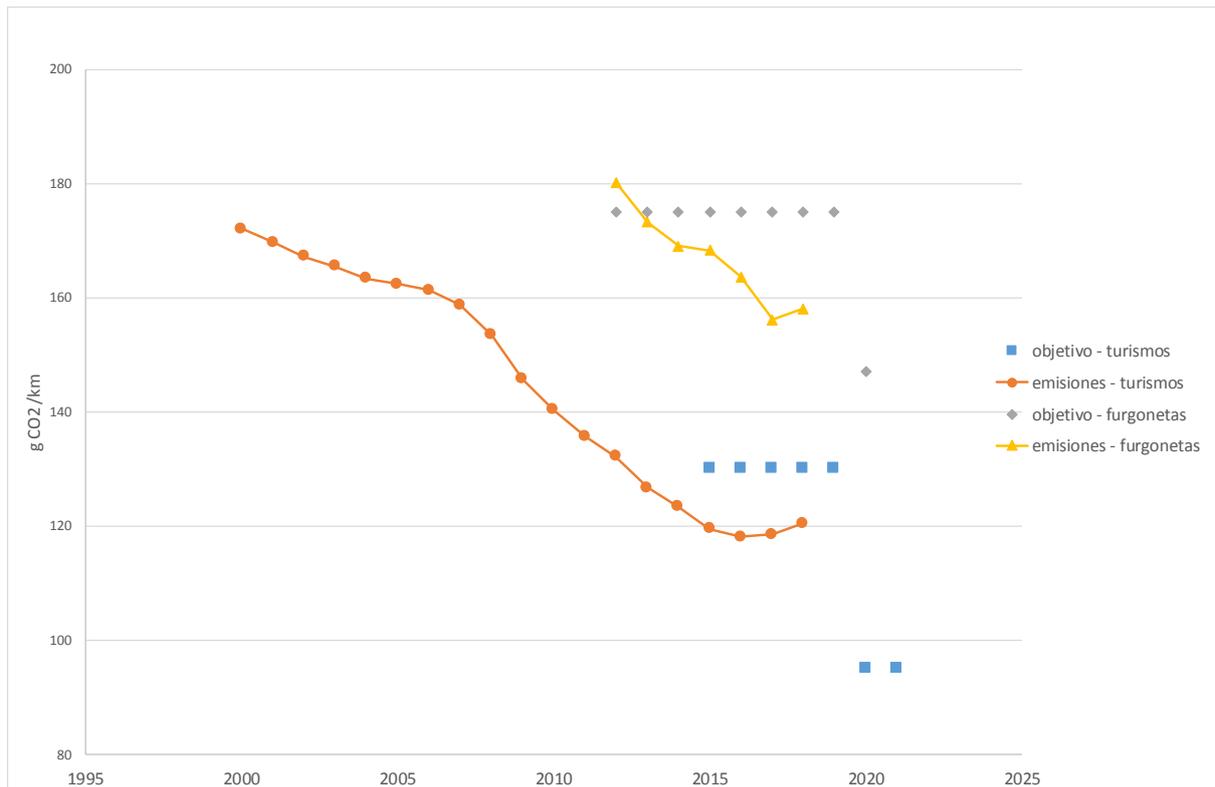


Gráfico 7: Media de emisiones de CO₂ por kilómetro para turismos y furgonetas nuevos

La Directiva sobre la calidad de los combustibles contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte. Obliga a los Estados miembros a exigir que los proveedores de combustible reduzcan la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida de los combustibles suministrados en un 6 % para 2020, en comparación con 2010. La intensidad media de los gases de efecto invernadero de los combustibles suministrados en 2017 fue un 3,4 % inferior a la de 2010 (según datos de veintidós Estados miembros, notificados por primera vez en 2019). Como se muestra en el gráfico 8, los progresos realizados varían considerablemente de un Estado miembro a otro, pero prácticamente todos necesitan adoptar rápidamente nuevas medidas para garantizar el cumplimiento del objetivo para 2020.

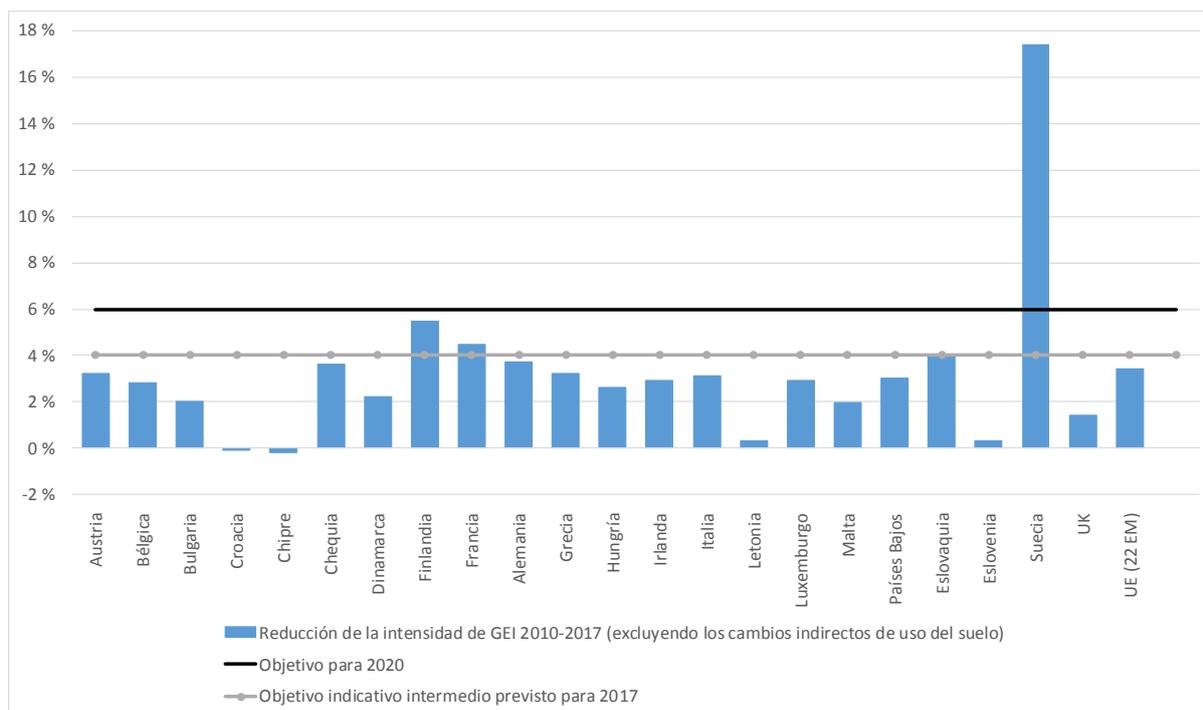


Gráfico 8: Reducción de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles lograda por los proveedores de combustible de la UE en los veintidós Estados miembros que han presentado informes, 2010-2017

Las emisiones generadas por el uso de **energía en los edificios** presentan una cierta variación interanual debido a cambios en la demanda de calefacción relacionados con la meteorología. A largo plazo, las emisiones han mostrado una tendencia a la baja, que se prevé continúe hasta 2030. El descenso previsto de las emisiones refleja la disponibilidad de tecnologías comercializables que reducen la demanda de energía y la integración de las energías renovables. Los Estados miembros han previsto nuevas políticas que pueden reducir las emisiones con mayor rapidez.

Las emisiones de la **agricultura** (no procedentes de CO₂) se situaron en 2018 en un nivel parecido al de 2005 y está previsto que permanezcan estables hasta 2030, con las políticas actuales. Incluso con la aplicación de las políticas previstas, solo se prevé una disminución menor.

Planta de biogás Verbiostraw*



Verbiostraw es una planta de biogás que convierte la paja en biometano que se introduce en la red local de gas natural. La capacidad actual de la planta es de 8 MW, pudiendo llegar hasta 16,5 MW y generar hasta 140 GWh de biometano al año.

Verbiostraw es un proyecto pionero que demuestra a gran escala una tecnología avanzada de biogás. La planta utiliza una innovadora tecnología de mono fermentación para la fabricación de biometano únicamente a partir de la paja. Demuestra que, para producir biocarburantes, pueden utilizarse no solo materias primas alimentarias sino también materiales residuales procedentes de la agricultura.

El proyecto está situado en Schwedt, Brandeburgo (Alemania) y recibió 22,3 millones EUR de financiación con cargo a la reserva de nuevos entrantes (NER) 300.

*El proyecto es un ejemplo de cómo los fondos de la UE contribuyen a la innovación en los sectores cubiertos por la legislación en materia de reparto del esfuerzo.

Las emisiones generadas por la **gestión de residuos** disminuyeron un 33 % entre 2005 y 2018, y se prevé que esta marcada tendencia a la baja se mantenga.

Las emisiones reguladas por la DRE procedentes de la **industria y otros sectores** fueron un 12 % menores en 2017 comparado con 2005 y está previsto que sigan disminuyendo. Enmarcado en lo anterior, muchas sustancias que agotan la capa de ozono (SAO) son también poderosos gases de efecto invernadero. La UE ya está cumpliendo sus obligaciones internacionales de eliminar gradualmente el consumo de sustancias que agotan la capa de ozono en 2020, como exige el Protocolo de Montreal. A excepción de 2012, el consumo de la UE, tal y como se calcula de conformidad con el Protocolo de Montreal¹⁵, ha sido negativo desde 2010. El nivel calculado de consumo en 2017 fue de -4 080 toneladas métricas. Por consumo negativo se entiende la destrucción o exportación de más sustancias que agotan la

¹⁵ Parámetro agregado que integra las importaciones, las exportaciones, la producción y la destrucción de sustancias que agotan la capa de ozono, excepto las que se utilizan como materia prima).

capa de ozono que las producidas o importadas. Estos resultados muestran que las sustancias que agotan la capa de ozono no se vuelven a introducir en aplicaciones en las que existen alternativas más respetuosas con el medio ambiente.

La Comisión evaluó el Reglamento¹⁶ sobre las sustancias que agotan la capa de ozono en 2019. La evaluación muestra que, si bien el Reglamento es muy eficaz para alcanzar sus objetivos, se pueden lograr estos resultados de una manera más eficiente.

Los gases fluorados (gases F) son un grupo de gases a menudo utilizados como sustitutos de las sustancias que agotan la capa de ozono. No obstante, los gases fluorados son potentes gases de efecto invernadero. El Reglamento sobre los gases fluorados¹⁷ establece una reducción gradual de los hidrofluorocarburos (HFC) a escala de la UE a partir de 2015 y otras medidas relativas a las emisiones de gases fluorados, con el objetivo de reducir las emisiones en dos tercios de aquí a 2030, en comparación con 2014. Los hidrofluorocarburos también están cubiertos por la enmienda de Kigali al Protocolo de Montreal, que entró en vigor el 1 de enero de 2019.

Los datos de 2017 revelan que el suministro de gases F se redujo en un 2 % en términos de impacto climático (CO₂eq), pero aumentó un 3 % en términos de masa con respecto a 2016. En 2017, la comercialización total en el marco del sistema de cuotas fue un 0,4 % inferior a la cantidad máxima permitida¹⁸. Esto es reflejo de que se están utilizando gases con menor potencial de calentamiento-global e indica que el Reglamento está demostrando ser eficaz para reducir las emisiones de gases F.

Cumplimiento de los Estados miembros con la Decisión de Reparto del Esfuerzo (DRE)

Los veintiocho Estados miembros cumplieron con sus obligaciones derivadas de la DRE en 2013-2016. **Malta** sobrepasó sus asignaciones anuales de emisiones (AAE) en cada uno de los años en cuestión, pero cubrió el déficit comprando AAE a Bulgaria. **Finlandia, Polonia, Irlanda, Alemania y Bélgica** sobrepasaron sus AAE en 2016, pero pudieron cubrir el déficit a través del excedente de las AAE acumuladas de años anteriores. **Suecia** no utilizó todas sus asignaciones y canceló las AAE excedentes entre 2013 y 2016 para mejorar la integridad medioambiental del sistema en general. Todos los demás Estados miembros acumularon sus asignaciones excedentes para utilizarlas en años posteriores. No se utilizaron créditos internacionales del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) ni del mecanismo de aplicación conjunta para cumplir con las obligaciones derivadas de la DRE.

El ciclo de cumplimiento de 2017 todavía no ha terminado. En 2017, las emisiones de **Malta** superaron su AAE en 23 pp. Por consiguiente, Malta deberá adquirir nuevas AAE o créditos internacionales de proyectos. Las emisiones en **Alemania, Polonia, Irlanda, Estonia,**

¹⁶ Reglamento (CE) n.º 1005/2009 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono

¹⁷ Reglamento (UE) n.º 517/2014 sobre los gases fluorados de efecto invernadero

¹⁸ *Gases fluorados de efecto invernadero de 2018: datos notificados por las empresas en relación con la producción, la importación, la exportación y la destrucción de gases fluorados de efecto invernadero en la Unión Europea, 2007-2016*, Agencia Europea de Medio Ambiente.

Austria, Bulgaria y Chipre superaron las AAE de 2017 entre 2 y 7 pp. **Lituania y Luxemburgo** también registraron emisiones que superaban ligeramente sus AAE. Estos Estados miembros tienen un excedente de AAE acumulado de ejercicios anteriores que puede utilizarse para garantizar el cumplimiento.

El gráfico 9 presenta el excedente acumulado de AAE por Estado miembro en 2013-2017.

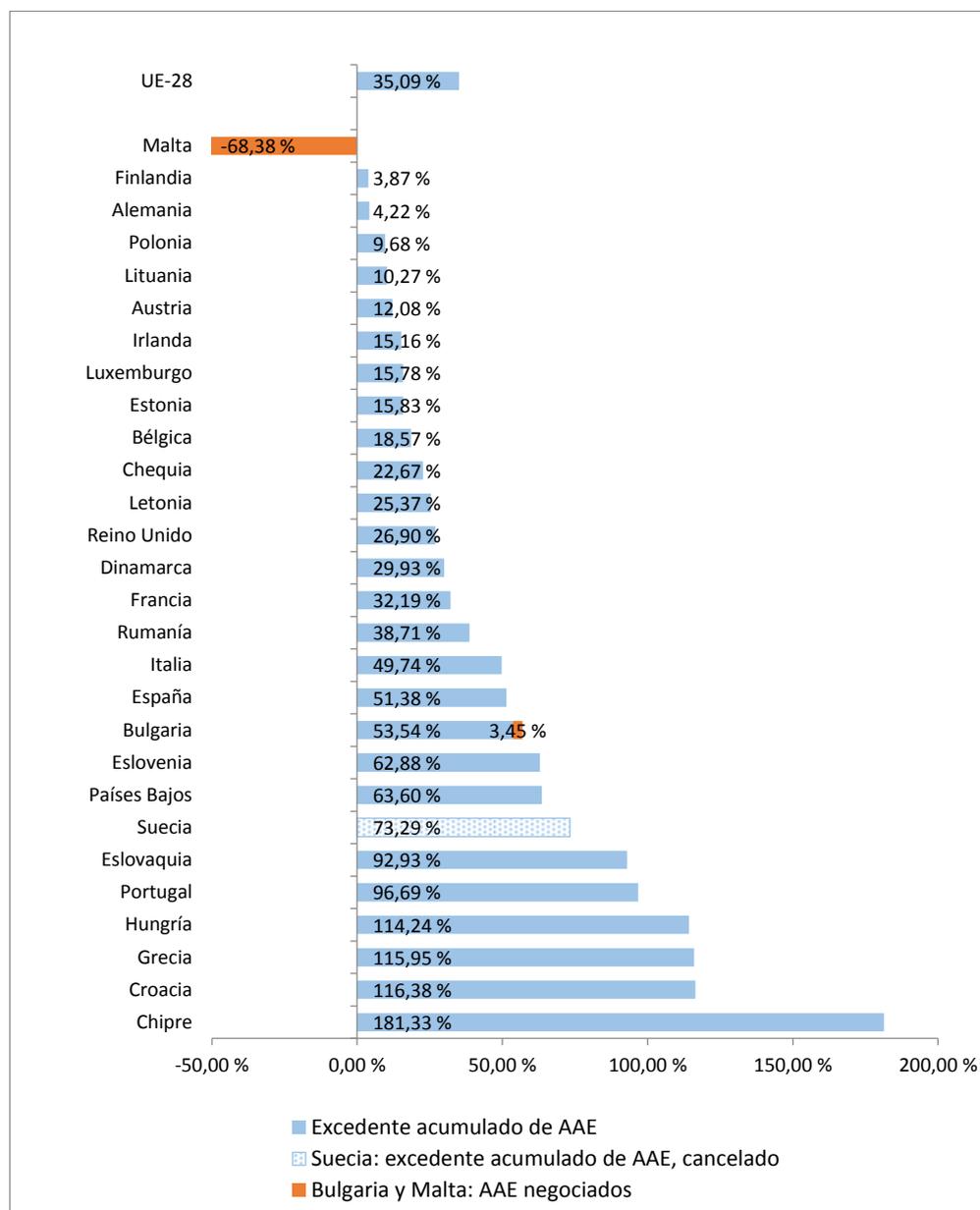


Gráfico 9: Excedente acumulado de AAE en forma de porcentaje de las emisiones de 2005 en el periodo 2013-2017.

Los datos preliminares correspondientes a 2018 muestran un panorama similar al de 2017. **Malta** superó su AAE en 27 pp, **Irlanda** en 12 pp y **Polonia** en 9 pp. **Estonia, Luxemburgo, Alemania, Austria, Bulgaria, Chipre, Finlandia y Bélgica** registraron emisiones más elevadas que sus AAE. Todos estos Estados miembros ya tenían emisiones más elevadas que sus AAE en 2016, 2017 o ambos años.

Para 2018, todos los Estados miembros, excepto Malta, pueden seguir cumpliendo sus obligaciones utilizando las AAE acumuladas de años anteriores. No obstante, en 2019 y 2020, algunos Estados miembros podrían no disponer de una cantidad suficiente de AAE acumuladas para cubrir posibles déficits. Según las proyecciones, **Malta, Alemania, Irlanda y Austria** podrían incurrir en un déficit neto de AAE durante el período 2013-2020. En caso de déficit neto, los Estados miembros tendrán que recurrir a los mecanismos de flexibilidad existentes en virtud de la Decisión de reparto del esfuerzo (más allá del préstamo y la acumulación de AAE).

4. USO DE LA TIERRA, CAMBIO DE USO DE LA TIERRA Y SILVICULTURA

El uso de la tierra y la silvicultura pueden generar emisiones y absorciones de CO₂ de la atmósfera. De 2013 a 2020, los Estados miembros de la UE se han comprometido a garantizar que las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero procedentes de acciones adicionales en este sector se contabilicen según su objetivo de reducción en virtud del Protocolo de Kioto. Sin embargo, estas emisiones y absorciones no se tienen en cuenta para el objetivo de reducción interior de la UE del 20 % para 2020.

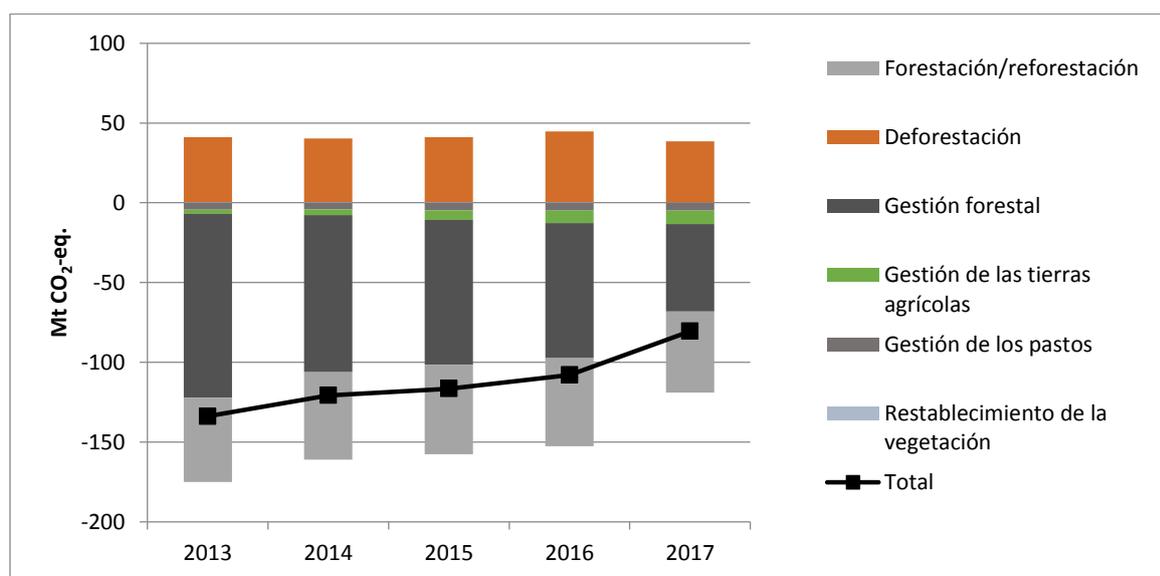


Gráfico 10: Emisiones y absorciones preliminares contabilizadas por actividades notificadas en virtud del Protocolo de Kioto, segundo periodo de compromiso, datos de la UE-28¹⁹

Los débitos y créditos «contabilizados» por actividad de la UE para el período 2013-2017 producen una reducción media de -111,9 Mt CO₂eq²⁰. Los créditos netos contabilizados

¹⁹ Los créditos de gestión forestal tienen un límite máximo y se presentan en forma de medias anuales cuando los créditos totales de gestión forestal sobrepasan el límite máximo simulado durante el mismo periodo.

²⁰ La contabilidad es un medio para evaluar las políticas y aumentar la ambición de una mayor acción en términos de reducción de las emisiones y el aumento de las absorciones. Obsérvese que los débitos y los créditos contables son preliminares y simulados, ya que las cuentas definitivas solo estarán disponibles una vez finalizado el período de compromiso (diciembre de 2020). Dependiendo de la actividad se aplican normas contables diferentes: bruto-neto con nivel de referencia 0 para la forestación/reforestación y la deforestación, neto-neto en relación con el nivel de referencia (en su mayoría emisiones y absorciones para el año 1990) para la gestión de los pastos, la gestión de las tierras agrícolas y el restablecimiento de la vegetación, y la diferencia con respecto al nivel de referencia de gestión forestal para la gestión forestal.

disminuyeron de -133,9 a -80,5 CO₂eq de 2013 a 2017. Estas cantidades para la UE incluyen las actividades «obligatorias» (replantación, reforestación, deforestación y gestión forestal) y las actividades «elegidas» en el marco del Protocolo de Kioto²¹.

La disminución de los créditos netos se deriva principalmente de la reducción de los créditos o en los créditos convertidos en débitos por la gestión forestal en Croacia, Chequia, Dinamarca, Francia, Italia, Lituania, Portugal, Eslovenia y el Reino Unido. La razón principal es el aumento de las tasas de explotación forestal. Esto se debió principalmente a un notable aumento de la demanda de madera y de las políticas nacionales que mejoraban la explotación forestal y, en menor medida, a un mayor número de bosques maduros, por ejemplo, en Dinamarca y Francia. Las perturbaciones naturales también contribuyeron al aumento de las emisiones. Por ejemplo, las emisiones de 2017 procedentes de incendios forestales en Italia y Portugal se encontraban entre las más altas jamás registradas. Las plagas y los vendavales han afectado drásticamente a los bosques de Lituania, Eslovenia y Chequia.

No está claro que esta tendencia continúe. Sin embargo, en un contexto de cambio climático, se espera que los fenómenos de perturbación natural sean más frecuentes. El comportamiento del mercado dependerá principalmente del contexto económico. Se espera que aumenten la sustitución de materiales y la madera para las iniciativas energéticas, junto con programas de forestación y reforestación, ya que están impulsadas por políticas que entrarán en vigor en 2021.

De acuerdo con las normas contables establecidas para el segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kioto, Chipre, Chequia, Eslovenia, Finlandia, Francia, Italia, Letonia, Lituania, los Países Bajos, Portugal y Eslovenia presentan débitos netos durante al menos un año en este ejercicio contable preliminar.

El marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030 integra, por primera vez, las emisiones y absorciones resultantes del uso de la tierra. A partir de 2021, el Reglamento UTCUTS²² obliga a cada Estado miembro a asegurarse de que el cómputo de las emisiones generadas por el uso de la tierra se compense en su totalidad por una absorción equivalente de CO₂ de la atmósfera mediante la adopción de medidas en este sector. Esta «norma de deuda cero» significa que los Estados miembros deben compensar las emisiones de la deforestación, por ejemplo, por medio de sumideros de carbono equivalentes gracias a la forestación o mejorando la gestión sostenible de los bosques existentes.

Los Estados miembros han presentado planes nacionales de contabilidad forestal, incluidos los niveles de referencia forestal propuestos. Un grupo de expertos ha evaluado técnicamente las propuestas²³, y la Comisión Europea ha publicado recomendaciones técnicas para mejorar los planes nacionales²⁴. Sobre esta base, los Estados miembros deben revisar sus planes a más tardar el 31 de diciembre de 2019.

²¹ Siete Estados miembros eligieron la gestión de tierras agrícolas, seis la gestión de tierras de pastos, uno el restablecimiento de la vegetación y otro el drenaje y rehumidificación de humedales, pero todavía ha de comunicar sus compromisos cuantificados.

²² Reglamento (UE) 2018/841, sobre la inclusión de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero resultantes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030.

²³ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3638&news=1>

²⁴ SWD(2019) 213 final

La Comunicación de la Comisión «Un planeta limpio para todos»²⁵ también incluía las emisiones y las absorciones del UTCUTS. En la actualidad, la UE almacena más emisiones de las que emite. Aunque se prevé que este sumidero disminuya, tendrá que desempeñar un papel cada vez más importante, junto con otras soluciones tecnológicas, para compensar las emisiones restantes de otros sectores y lograr un equilibrio de cero emisiones netas de aquí a 2050, como se ilustra en el gráfico 1.

5. EVOLUCIÓN DE LAS POLÍTICAS DESDE OCTUBRE DE 2018

La UE sigue desarrollando su marco político para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y adaptarse al cambio climático. A lo largo del último año se han logrado avances significativos en la reducción de las emisiones procedentes del transporte por carretera y el fomento de una financiación sostenible.

Transporte por carretera

Un Reglamento adoptado²⁶ el 17 de abril de 2019 establece nuevas normas en materia de emisiones para turismos y furgonetas a partir de 2020. En 2025 y 2030, respectivamente, las emisiones medias de los vehículos nuevos deberán ser un 15 % y un 37,5 % más bajas que en 2021, y las emisiones medias de los vehículos comerciales ligeros tendrán que ser un 15 % y un 31 % inferiores a las de 2021.

En el caso de los vehículos pesados, un Reglamento²⁷ adoptado el 20 de junio de 2019 fija por primera vez las normas de emisión de CO₂ para los vehículos pesados en la UE. Las emisiones de camiones recientemente introducidas en el mercado de la UE tendrán que ser, en 2025, por término medio, un 15 % más bajas que en 2019 y un 30 % inferiores para 2030.

Ambos Reglamentos incluyen un mecanismo para incentivar la utilización de vehículos de emisión cero o de baja emisión basados en valores de referencia a partir de 2025. También introducen nuevas disposiciones para garantizar la representatividad real de las emisiones objeto de seguimiento.

Además, el 20 de junio de 2019 se adoptó la revisión de la Directiva sobre vehículos limpios²⁸, con el fin de promover soluciones de movilidad limpia en las licitaciones públicas.

Por último, se están llevando a cabo negociaciones entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la revisión de i) la Directiva Euroviñeta²⁹, para promover una tarificación más inteligente de las infraestructuras- viarias y ii) la Directiva sobre el transporte combinado³⁰, para promover el uso combinado de diferentes modos (por ejemplo, camiones y trenes) para el transporte de mercancías.

²⁵ COM(2018) 773 final

²⁶ Reglamento (UE) 2019/631 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos

²⁷ Reglamento (UE) 2019/1242 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos

²⁸ Directiva 2019/1161 relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

³⁰ https://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4242_en.htm

Finanzas sostenibles

Cambiar las pautas de inversión es una necesidad para alcanzar los objetivos climáticos de la UE. Como parte del entorno legislativo, la UE está adaptando su marco financiero y de financiación de los mercados de capitales a los retos climáticos. En marzo de 2018, la Comisión propuso un plan de acción global para integrar la sostenibilidad en los mercados de capitales³¹, con tres objetivos principales: reorientar los flujos de capital hacia la inversión sostenible, gestionar los riesgos financieros derivados del cambio climático, la degradación del medio ambiente y las cuestiones sociales, y fomentar la transparencia y el largoplacismo en la actividad financiera y económica.

En mayo de 2018, la Comisión Europea propuso un primer paquete legislativo de medidas³² para aplicar el plan de acción. Los colegisladores han aprobado el Reglamento sobre la divulgación de información relativa a las inversiones sostenibles y los riesgos de sostenibilidad y sobre el Reglamento relativo a los índices de referencia de bajo impacto carbónico y de impacto carbónico positivo. La Comisión ha publicado directrices sobre la divulgación, por parte de las empresas, de información relacionada con el clima con arreglo a la Directiva sobre información no financiera³³. Se están llevando a cabo negociaciones sobre la propuesta de Reglamento relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (a través de la denominada «taxonomía»). Los trabajos preparatorios y no legislativos también están avanzando en otros elementos del plan de acción.

6. FINANCIACIÓN DE LA ACCIÓN POR EL CLIMA

Integración de las políticas climáticas en el presupuesto de la UE

La UE se fijó la meta de gastar al menos una media del 20 % de su presupuesto en partidas relacionadas con el clima- durante el periodo de 2014-2020. Los últimos datos disponibles revelan que dicho gasto representó el 20,7 % del presupuesto en 2018.³⁴ Por término medio, la tendencia del presupuesto sería aportar 209 000 millones EUR (el 19,7 % del presupuesto) en el ámbito del actual marco financiero plurianual (MFP).

Partiendo de este éxito, el 2 de mayo de 2018 la Comisión propuso un objetivo más ambicioso: destinar el 25 % del gasto al cumplimiento de los objetivos climáticos en el ámbito del próximo MFP (2021-2027).³⁵

³¹ COM/2018/097 final

³² https://ec.europa.eu/info/publications/180524-proposal-sustainable-finance_en

³³ https://ec.europa.eu/info/publications/non-financial-reporting-guidelines_en#climate

³⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/about_the_european_commission/eu_budget/draft-budget-2020-wd-13-web-1.4_soe.pdf

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_en

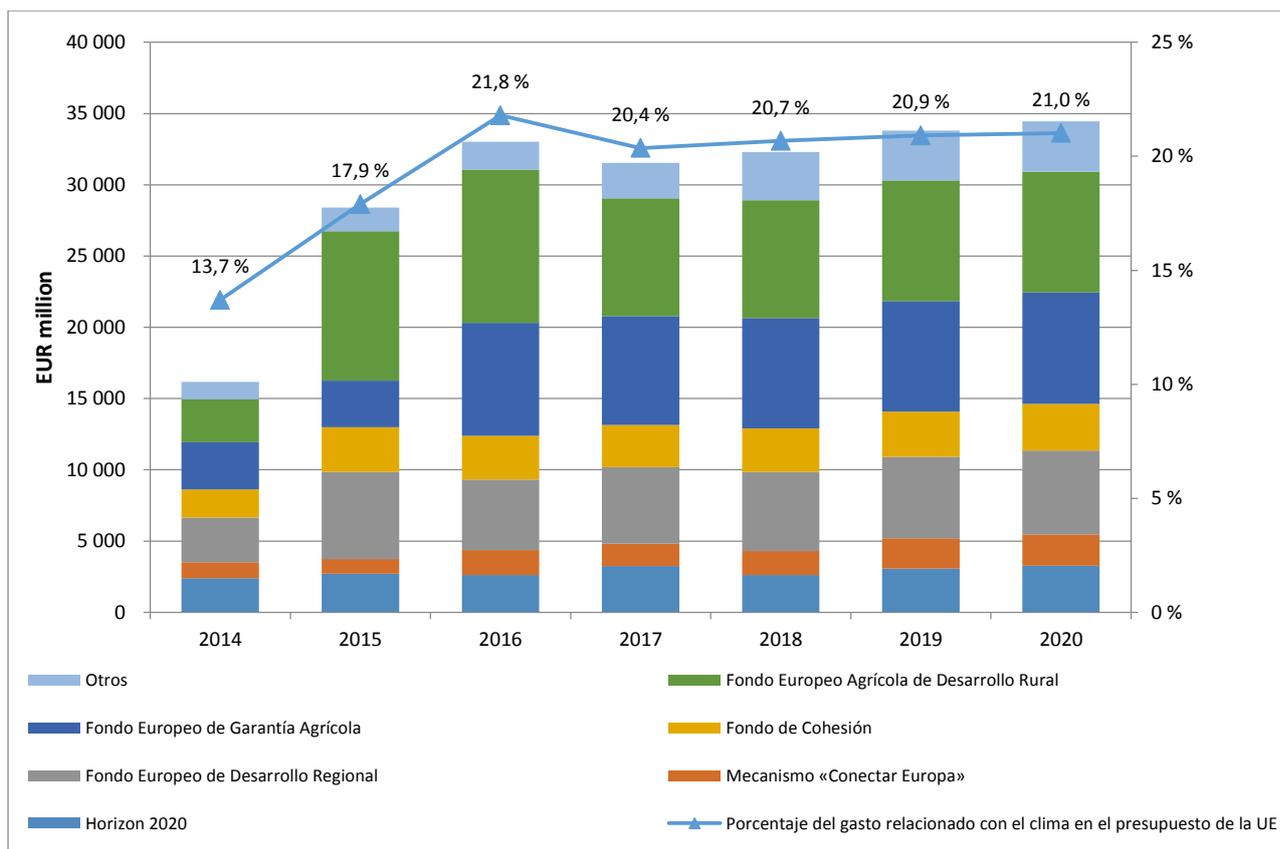


Gráfico 11: Gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, 2014-2020 (millones EUR y porcentaje del presupuesto de la UE)

Ingresos obtenidos de las subastas de derechos del RCDE UE.

En 2018, los Estados miembros obtuvieron 13 600 millones EUR procedentes de la subasta de derechos de emisión del RCDE UE, 8 000 millones EUR más que en 2017 como consecuencia del precio más elevado del carbono. En 2018, se utilizaron cerca del 70 % de los ingresos o está previsto utilizarlos para fines relacionados con el clima y la energía. En el período 2013-2018, se utilizaron cerca del 80 %, o está previsto utilizarlos para tales fines. La mayor parte de los ingresos se destina a fines nacionales y de la UE, mientras que un importe inferior se destina a fines internacionales en materia de clima y energía. El gráfico 12 muestra los ingresos totales del RCDE UE y su utilización en el clima y la energía.

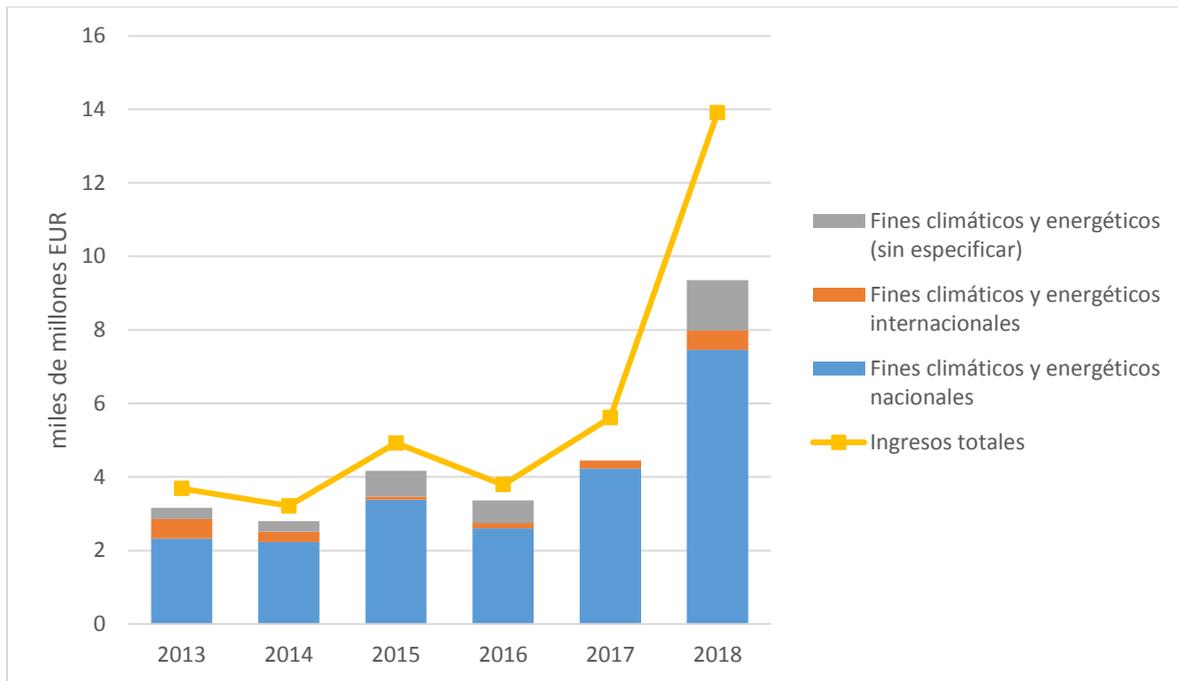


Gráfico 12: Uso de los ingresos procedentes de la subasta de derechos del RCDE UE 2013-2018 (miles de millones EUR)

De los ingresos utilizados en el ámbito nacional, las cantidades más importantes se destinaron a la energía renovable, la eficiencia energética y el transporte sostenible. El gráfico 13 muestra el uso nacional de los ingresos procedentes de las subastas.

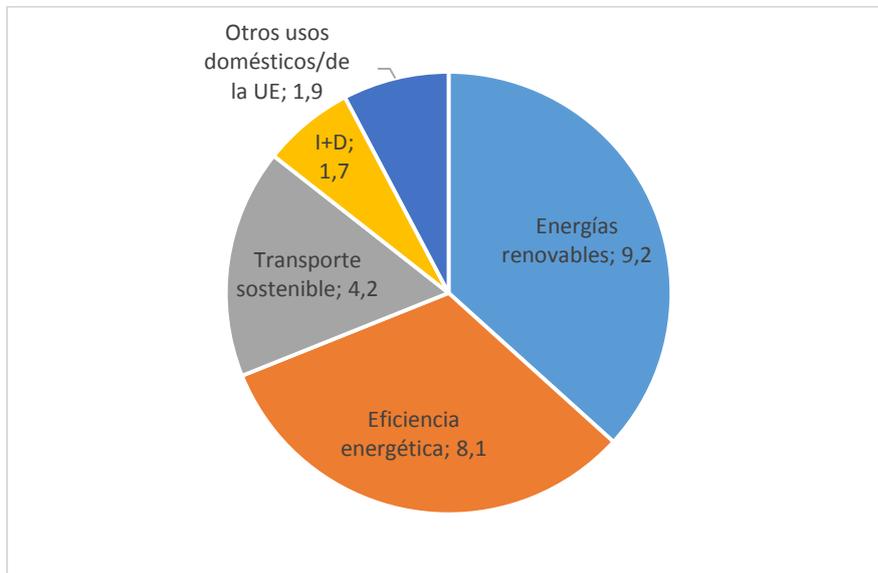


Gráfico 13: Uso nacional de los ingresos obtenidos de las subastas de derechos del RCDE en el periodo 2013-2018 (miles de millones EUR)

Reserva de nuevos entrantes (NER) 300

El programa NER 300 es uno de los mayores programas del mundo para la financiación de proyectos de demostración de energías hipocarbónicas innovadoras. Se financia a partir de la monetización de 300 millones de derechos de emisión del RCDE UE.

Como resultado de dos convocatorias de propuestas, se ha concedido financiación a treinta y ocho proyectos de energías renovables y un proyecto de captura y almacenamiento de carbono, en veinte Estados miembros de la UE, por un importe de 2 100 millones EUR. Siete proyectos están operativos y se espera que cinco proyectos entren en funcionamiento a finales de 2019. Cuatro proyectos avanzan en sus preparativos para entrar en funcionamiento a más tardar el 30 de junio de 2021.

Dado el difícil contexto económico y político desde que se diseñó el programa NER 300, diecinueve proyectos seleccionados para financiación no han podido obtener suficiente apoyo financiero adicional y se retiraron en julio de 2019. Otros cuatro proyectos se encuentran en diversas fases de desarrollo. Las retiradas de las dos convocatorias de propuestas han liberado un total de 1 358 millones EUR para reinvertirse en instrumentos financieros existentes (623 millones EUR retirados de la primera convocatoria) y en el Fondo de Innovación (735.5 millones EUR retirados de la segunda convocatoria) (véase el recuadro).

Proyectos de demostración energética de InnovFin

Los fondos liberados procedentes de los proyectos cancelados en la primera convocatoria de propuestas (623 millones EUR hasta la fecha) se reinvierten en los proyectos de demostración energética InnovFin y en el instrumento de deuda del Mecanismo «Conectar Europa», ambos gestionados por el Banco Europeo de Inversiones.

Hasta la fecha, se han seleccionado tres proyectos para beneficiarse de los fondos no utilizados del NER 300 en el marco de la iniciativa InnovFin EDP, por un importe de aproximadamente 73 millones EUR:

1. «Wave Roller»: La contribución NER300 ascenderá a 10 millones EUR;
2. «Windfloat»: el proyecto está respaldado por una financiación InnovFin EDP en el marco de 60 millones EUR procedentes de fondos NER300 no gastados. Windfloat también se beneficia de una subvención en el marco del programa NER300 original, que asciende a casi 30 millones EUR;
3. «Greenway EV Charging Network»: el proyecto recibió financiación del Banco Europeo de Inversiones en el marco de la iniciativa InnovFin EDP por un importe de 17 millones EUR, de los cuales casi 3 millones EUR proceden de los fondos no gastados en NER 300.

Además, cuatro proyectos se han beneficiado de la ayuda al desarrollo de proyectos financiada por los fondos no gastados de NER 300.



Fondo para la innovación

El Fondo de Innovación fue creado por la Directiva RCDE revisada³⁶. A un precio del carbono de 20 EUR/tCO₂, se movilizarán 10 millones EUR para apoyar la demostración de tecnologías innovadoras y la innovación de vanguardia en sectores cubiertos por el RCDE UE sobre una base competitiva. El Reglamento Delegado sobre el funcionamiento del Fondo

³⁶ Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, artículo 10 bis, apartado 8.

de Innovación entró en vigor en mayo de 2019³⁷. A lo largo de 2019, la Comisión ha participado activamente en actividades de divulgación con la industria y con los Estados miembros para concienciar sobre el Fondo de Innovación y debatir cuestiones clave para cada sector relacionadas con la selección y la ejecución de proyectos. La primera convocatoria de propuestas está prevista para mediados de 2020, seguida de convocatorias regulares hasta 2030³⁸.

Fondo de modernización

El Fondo de modernización apoyará las inversiones hipocarbónicas en los sistemas energéticos de diez Estados miembros de la UE³⁹ de renta baja en acciones predefinidas por la Directiva RCDE. A un precio del carbono de 20 EUR/tCO₂, a lo largo de la próxima década se generarán unos 14 millones de euros. El tamaño del fondo aumentó más del doble tras la decisión de cinco Estados miembros de transferir parte de sus derechos de emisión solidarios o gratuitos. El trabajo de la Comisión Europea sobre la creación del Fondo de modernización se inició con una serie de talleres técnicos en todos los Estados miembros beneficiarios de septiembre de 2018 a enero de 2019. Se están realizando más trabajos preparatorios para la adopción de un acto de ejecución en el primer semestre de 2020.

LIFE — Acción por el Clima

El Programa LIFE es el instrumento de financiación de la UE en los ámbitos del medio ambiente y la acción por el clima, y cofinancia proyectos de valor añadido europeo. El presupuesto total para financiar proyectos en 2014-2020 asciende a 2 500 millones EUR en el marco del subprograma de medio ambiente y a 860 millones EUR en el marco del subprograma de acción por el clima. La mayoría de los proyectos de medio ambiente de LIFE también aportan beneficios en relación con el clima.

LIFE Acción por el Clima financia proyectos en las áreas de mitigación y adaptación, así como en el área de gobernanza e información climáticas. En la convocatoria de LIFE de 2018, se recomendó la financiación de propuestas de beneficiarios procedentes de veintiún Estados miembros, siendo España, Italia y Alemania, los países con mayor número de beneficiarios.

El marco financiero plurianual propuesto para 2021-2027 incluye un aumento del presupuesto de 5 450 millones EUR para el Programa LIFE de Medio Ambiente y Acción por el Clima.

En el ámbito de la acción por el clima habrá dos subprogramas: «Mitigación y adaptación al cambio climático» y «Transición hacia una energía limpia». Se espera que el presupuesto de acción por el clima durante el período 2021-2027 sea de unos 1 000 millones de euros. Las actividades del subprograma de Transición hacia la Energía Limpia están actualmente financiadas por Horizonte 2020 y se las dotará de un presupuesto similar.

³⁷ 28/05/2019 — C (2019) 1492 — [Reglamento Delegado de la Comisión \(UE\) 2019/856, que complementa la Directiva 2003/87/CE con respecto al funcionamiento del Fondo de Innovación](#)

³⁸ https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund_en

³⁹ BG, CZ, EE, HR, LV, LT, HU, PL, RO y SK.

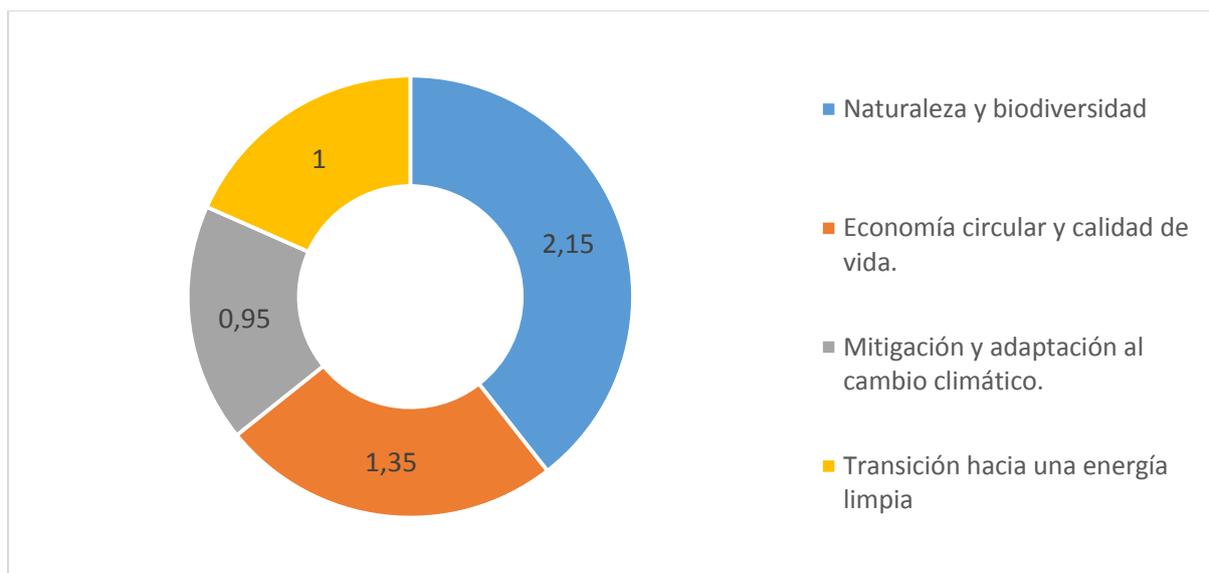


Gráfico 14: Asignación presupuestaria para LIFE para el periodo 2021-2027

7. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

A lo largo del último año se han logrado nuevos avances en el marco de la Estrategia de adaptación de la UE, que se adoptó en 2013 con el fin de preparar a los Estados miembros para los impactos climáticos actuales y futuros:

- ✓ 26 Estados miembros ya disponen de una estrategia nacional de adaptación, mientras que los demás Estados miembros están a punto de finalizar sus estrategias⁴⁰;
- ✓ más de 1 900 ciudades europeas se han comprometido, a través del Pacto de los Alcaldes, a aumentar su resiliencia frente al cambio climático (aumento de aproximadamente 900 desde 2018);
- ✓ varios proyectos de planes nacionales de energía y clima contienen objetivos de adaptación;
- ✓ se ha mejorado la plataforma europea de adaptación «Climate-ADAPT»;
- ✓ la Comisión Europea ha publicado una actualización de su estudio PESETA⁴¹ sobre una serie de impactos climáticos, incluida una evaluación económica;
- ✓ el programa LIFE financia proyectos de adaptación en ámbitos cruciales como, por ejemplo, los recursos hídricos.

⁴⁰ Croacia y Bulgaria siguen trabajando en sus estrategias.

⁴¹ <https://ec.europa.eu/jrc/en/peseta-iii>

El proyecto AgroClimaWater⁴² promueve la eficiencia hídrica y apoya la transición hacia una agricultura más resistente al clima en los países mediterráneos. El programa LIFE proporciona un total de 1,4 millones EUR de apoyo a este programa.

Las acciones piloto del proyecto se centran en las plantaciones de olivos, cítricos y melocotoneros. Los agricultores que participan están adaptando sus métodos para conseguir los mayores rendimientos posibles en condiciones de disponibilidad de agua escasa o irregular. Después de solo dos años de aplicación, LIFE AgroClimaWater ha obtenido excelentes resultados, tales como una reducción del 15 % en el uso del agua y un 50 % menos de uso de nutrientes en Italia, y un aumento del 26 % en el rendimiento de las parcelas piloto griegas a pesar de las condiciones climáticas extremas en 2018.

La Estrategia de adaptación de la UE se evaluó en 2018 con conclusiones positivas⁴³. Algunas de las **lecciones aprendidas** podrían ayudar a definir futuras medidas de adaptación en Europa como, por ejemplo:

- la evolución internacional ha hecho necesario que la UE ajuste sus medidas de adaptación al Acuerdo de París, al Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres y a los objetivos de desarrollo sostenible;
- la necesidad de adaptarse a la aceleración de los cambios es aún mayor que cuando se adoptó la Estrategia: tenemos que reforzar las infraestructuras frente a los impactos de los fenómenos meteorológicos y del cambio climático extremos;
- **los enfoques basados en el ecosistema** deben integrarse mejor en la evaluación y la elección de las opciones de adaptación;
- las cuestiones de **salud pública** deberían recibir mayor atención en política de adaptación y planificación.

En el marco de «**Horizonte Europa**», se ha puesto en marcha **una misión de adaptación y transformación social**, cuya junta está presidida por la Sra. Connie Hedegaard. Las misiones de Horizonte Europa garantizarán la seguridad y la orientación de la investigación y la innovación, y se comprometerán a apoyar a la industria y a los ciudadanos a través de metas ambiciosas y más transmisibles.

8. COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LA ACCIÓN POR EL CLIMA

Aviación

En 2018, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó normas y prácticas recomendadas (SARP) en el marco de su plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (plan CORSIA). El objetivo del plan CORSIA es estabilizar el impacto de las emisiones de la aviación internacional en los niveles de 2020 mediante la compensación.

⁴² <http://www.lifeagroclimawater.eu/>

⁴³ https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_es

A nivel de la OACI, la aplicación está en curso, pero aún está incompleta. Las primeras obligaciones de seguimiento iniciadas en 2019 y una fase piloto comenzarán a partir de 2021. Si bien 81 países, que cubren el 76,6 % de las emisiones mundiales, ya se han manifestado dispuestos a participar a partir de 2021, persisten las incertidumbres relacionadas con la cobertura final y la solidez del régimen, debido a la no participación de países con una importante actividad de aviación, y las decisiones que todavía tienen que adoptarse sobre las unidades de emisión admisibles para la compensación.

Los Estados miembros de la UE notificaron⁴⁴ a la OACI las diferencias existentes entre las características del RCDE de la UE para la aviación y las características jurídicamente vinculantes de CORSIA contenidas en las SARP para proteger el espacio político de la UE.

Marítimo

En 2018, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó su estrategia sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, incluido el compromiso internacional de reducir las emisiones en al menos 50 % para 2050 con respecto a los niveles de 2008 (incluidos los objetivos intermedios de intensidad de carbono). Como miembros de la Organización Marítima Internacional, los Estados miembros de la UE deben actuar en base a este compromiso.

La estrategia de la OMI incluye una lista de las medidas candidatas a corto, medio y largo plazo para alcanzar los objetivos de la estrategia, dando prioridad a las medidas que pueden aportar nuevas reducciones de emisiones antes de 2023, basándose también en las medidas de la OMI ya existentes, como el Índice de Eficiencia Energética del Proyecto y el Plan de Gestión de Eficiencia Energética de los Buques. La Comisión Europea está muy implicada en las negociaciones en curso sobre medidas concretas en el marco de la OMI, incluidas las propuestas presentadas por los Estados miembros de la UE.

En 2018, los buques que hicieron escala en los puertos del Espacio Económico Europeo empezaron a supervisar y notificar sus emisiones y los primeros datos de emisión se publicaron el 30 de junio de 2019⁴⁵. Este sistema tiene por objeto proporcionar información sólida para apoyar las decisiones políticas y la transparencia necesaria para estimular la adopción de tecnologías y comportamientos eficientes desde el punto de vista energético. A finales de 2019, la Comisión Europea ultimaré un informe sobre el primer año de funcionamiento del sistema.

En virtud de la Organización Marítima Internacional (OMI), las actividades de seguimiento del consumo de combustible de los buques comenzaron el 1 de enero de 2019, debiendo presentarse los primeros informes en 2020. Como consecuencia de ello, los buques que hacen escala en puertos de la UE deben informar tanto en el marco del Reglamento de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones (Reglamento SNV) de la UE como del sistema de recogida de datos de la OMI.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32018D2027>

⁴⁵ Reglamento (UE) 2015/757 sobre el seguimiento, la notificación y la verificación (SNV) de las emisiones de CO₂

Apoyo a los países en vías de desarrollo

La UE y sus Estados miembros son los mayores proveedores del mundo de ayuda oficial al desarrollo para los países en desarrollo, con 74 400 millones EUR en 2018. La UE, sus Estados miembros y el Banco Europeo de Inversiones son también los mayores proveedores de financiación pública de la lucha contra el cambio climático, con una contribución de 20 400 millones EUR en 2017 (última cifra disponible)⁴⁶.

En el caso del Fondo Verde para el Clima, los Estados miembros de la UE han comprometido un total de 4 700 millones USD durante la movilización inicial de recursos del Fondo, que representan casi la mitad de los 10 300 millones USD de compromisos totales. El papel de Europa probablemente seguirá creciendo en el futuro. Alemania y Noruega son los primeros países que han anunciado una duplicación de las contribuciones en la ronda de reposición actual del Fondo Verde para el Clima.

La Alianza Mundial contra el Cambio Climático (AMCC+) es una iniciativa emblemática de la UE en materia del clima. En el período 2007-2020, ofrece subvenciones por valor de 750 millones EUR para la acción por el clima y el desarrollo de capacidades en los países en desarrollo, en su mayoría países menos desarrollados y pequeños Estados insulares en desarrollo. En la actual puesta al día de las contribuciones determinadas a nivel nacional al Acuerdo de París, la AMCC+ apoya a los socios en la elaboración de políticas climáticas y en la planificación de medidas ambiciosas de mitigación y adaptación al cambio climático.

El Plan Europeo de Inversiones Exteriores fomenta la inversión en los países en desarrollo en África y en las regiones vecinas de la UE. Hasta la fecha, ocho garantías ayudarán a crear y ampliar proyectos de conectividad y energías renovables a millones de personas en los países socios. Por ejemplo, la Garantía Europea de Energías Renovables, liderada por cuatro instituciones financieras europeas, movilizaría hasta 3 400 millones de euros para proyectos en el África Subsahariana. Los proyectos podrían reducir las emisiones de carbono, reducir la escasez de electricidad, crear hasta 12 000 puestos de trabajo y añadir unos 2 GW de capacidad de generación procedente de fuentes renovables.

El 28 de septiembre de 2018 comenzaron las negociaciones sobre una nueva asociación entre la UE y la región ACP (África, Caribe y Pacífico) después de 2020. El acuerdo de post-Cotonú⁴⁷ previsto incluirá un firme compromiso conjunto con la acción por el clima. Además, en 2018 se puso en marcha una nueva alianza entre África y Europa para la inversión y el empleo sostenibles que, entre otras cuestiones, pretende impulsar la protección medioambiental y laboral.

Vinculación del RCDE con Suiza

Tras la firma de un acuerdo en noviembre de 2017 para vincular sus regímenes de comercio de derechos de emisión, los Parlamentos de la UE y de Suiza han aprobado el acuerdo. En una próxima etapa, Suiza y la UE deben ratificar el acuerdo de vinculación para que esta sea operativa a partir del 1 de enero de 2020.

⁴⁶ En otoño de 2019 se publicarán, dentro de las conclusiones del Consejo sobre la financiación de la lucha contra el cambio climático, las cifras sobre la financiación de la lucha contra el cambio climático de 2018.

⁴⁷ El Acuerdo de Cotonú es el marco general para las relaciones de la UE con los países ACP, que expirará en febrero de 2020.

