

Reforma mercat CO2 en el Sector Transport: aspectes Regulatoris i Generals

Les principals afectacions de la modificació de la
Directiva 2003/87/CE

Ignacio A. Sánchez García

Oficina Española de Cambio Climático

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

26 de septiembre de 2024

Índice

- Introducción
- Transporte aéreo
- Transporte marítimo
- Transporte por carretera

¿Qué es un sistema de comercio de derechos de emisión?

- Un instrumento de mercado que proporciona un incentivo o desincentivo económico para conseguir un beneficio medioambiental:

Que un conjunto de plantas industriales reduzcan, colectivamente, las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.

- Se trata de un instrumento que implementa el principio: “quien contamina, paga”

Características básicas

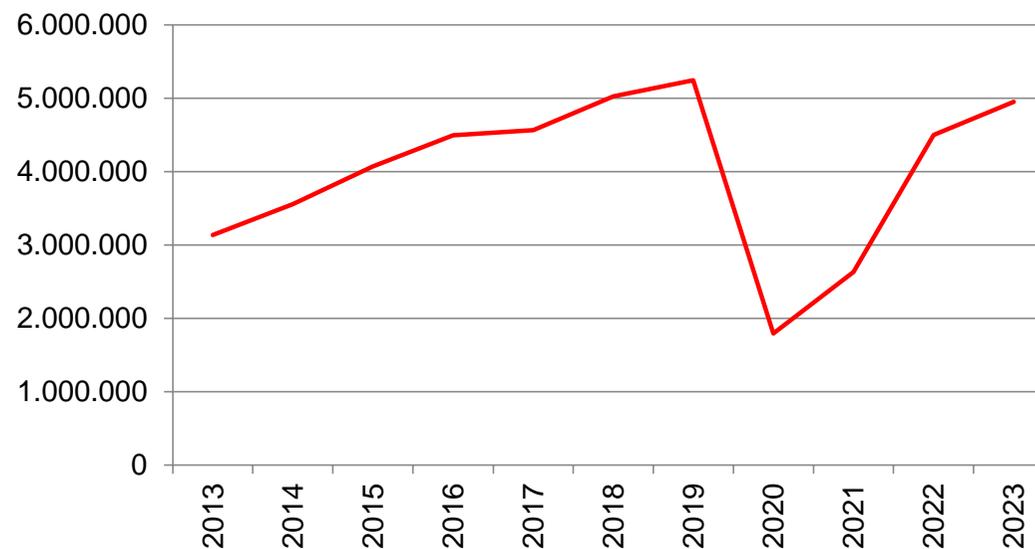
- Se pone en circulación cierta cantidad de derechos de emisión (techo)
- Al final de cierto período de tiempo, cada instalación debe entregar tantos derechos de emisión como emisiones haya realizado
- Los derechos de emisión son objeto de compra y venta:
 - Si una instalación tiene un excedente de derechos, puede venderlos
 - Si una instalación necesita más derechos para poder emitir, puede acudir al mercado y comprar
- Se está creando un mercado y una señal de precio: emitir tiene un coste

- **RCDE1:**
 - Energía e industria desde 2005 (88%)
 - Transporte aéreo desde 2012 (4%)
 - Transporte marítimo desde 2024 (8%)
- **RCDE2 (aplicación plena desde 2027):**
 - Transporte por carretera (57%)
 - Edificación (33%)
 - Pequeña industria (10%)

Transporte aéreo

- **Principales novedades:**
 - Disminución progresiva y eliminación de la asignación gratuita
 - Creación de un mecanismo de apoyo a los SAF
 - Encaje con CORSIA
 - Monitoreo de otros efectos sobre el clima

Emisiones de OA ES



Principales cambios en el sector de la aviación: Asignación gratuita y subastas de derechos de emisión

- Se elimina gradualmente la asignación gratuita a los operadores aéreos durante los años 2024 y 2025.
- De esta forma, desde 2026, incluido, no se asignarán derechos de emisión de forma gratuita



Principales cambios en el sector de la aviación: Asignación gratuita para SAF

- **Apoyo a los combustibles sostenibles de aviación (SAF): Reserva de 20 millones de derechos gratuitos:**
 - **Bolsa única para el periodo 2024-2030** deducida de la bolsa de subastas. Si un año la demanda excede los derechos disponibles, se reducirá uniformemente.
 - Dirigido a **operadores aéreos comerciales** (europeos y extranjeros) y sólo en **vuelos subsónicos sujetos a obligaciones de entrega** bajo el RCDE UE.
 - Incentivo al **repostaje de SAF y otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles** especificados en ReFuelUE.
 - El apoyo se aplica sobre la **diferencia de precio entre el uso del queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles**, con prioridad en su uso en islas o regiones ultraperiféricas, los combustibles sintéticos, hidrógeno verde y biocombustibles avanzados.
 - **Posibilidad de extensión del mecanismo de apoyo hasta 2034**, previa evaluación de los resultados por la Comisión en 2028.
 - Distribución de forma **transparente, igualitaria y no discriminatoria**.

El operador
aéreo reposta
SAF en rutas
RCDE UE en
2024

El operador
aéreo reporta los
datos de SAF
repostados en
2025

Solicitud
asignación
gratuita SAF del
operador

Autoridad
competente
determina la
asignación
gratuita en 2025

Transferencia de
la asignación
gratuita aprobada
en 2025

Principales cambios en el sector de la aviación

Integración de CORSIA: Modificaciones del alcance del RCDE UE

- **En cuanto al segundo objetivo: la integración del CORSIA mediante modificaciones en el alcance del RCDE UE**
 - Hasta el 31 de diciembre de 2026 se limita el alcance del RCDE a las emisiones correspondientes a vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) y a vuelos con origen en el EEE y destino en Suiza o Reino Unido, independientemente de la nacionalidad del operador. El resto de los vuelos internacionales estarán sujetos a las obligaciones de compensación de CORSIA para los operadores que cumplan determinadas condiciones.
 - a partir del 1 de enero de 2024 en el RCDE UE las emisiones por vuelos entre aeródromos situados en regiones ultraperiféricas (RUP) de un Estado Miembro y aeródromos situados en otro Estado Miembro (ej: vuelo Tenerife-Berlín).

	VUELOS ENTRE DOS RUP DE ESTADOS MIEMBROS (ej: Tenerife - Las Palmas or Madeira o Azores)	VUELOS ENTRE UN ESTADO MIEMBRO Y RUP DEL MISMO ESTADO MIEMBRO (ej: Madrid-Tenerife)	VUELOS ENTRE UN ESTADO MIEMBRO Y UNA RUP DE OTRO ESTADO MIEMBRO (ej: Berlín -Tenerife)
SITUACIÓN HASTA 2023	INCLUIDOS EN EL RCDE UE	EXCLUIDOS DEL RCDE UE	EXCLUIDOS DEL RCDE UE
SITUACIÓN 2024-2030	EXCLUIDOS DEL RCDE UE	EXCLUIDOS DEL RCDE UE	INCLUIDOS EN EL RCDE UE

Novedad. Seguimiento de los efectos de la aviación sobre el clima no derivados

- **Informe de la Agencia Europea de Seguridad Aérea** de 23 de noviembre de 2020:
 - Los efectos de las emisiones sobre el clima distintas del CO₂ (NO_x, partículas de hollín, vapor de agua, etc.) **son al menos igual de significativos que los efectos por el CO₂**.
 - **Principio de cautela:** tomar acción a pesar de las incertidumbres actuales.
- **Antes del 31 de agosto de 2024:** sistema de **seguimiento, notificación y verificación** de las emisiones distintas del CO₂, que incluirá:
 - Datos disponibles sobre la trayectoria tridimensional de la aeronave.
 - La humedad y la temperatura ambiente.
- **A partir del 1 de enero de 2025:** los operadores aéreos deberán de realizar **seguimiento y notificación** de estas emisiones.
 - Flexibilidad durante 2025 y 2026: aplicación a vuelos intra-comunitarios y aquellos entre un aeródromo de la UE y uno de Suiza o Reino Unido.
- **Anualmente a partir de 2026:** la Comisión publicará los **resultados** de la aplicación del sistema de seguimiento, notificación y verificación.
- **Antes del 1 de enero de 2028:** la Comisión presentará un **informe y evaluación de impacto**, acompañada de una **propuesta legislativa** para mitigar los efectos de la aviación.

Transporte marítimo

El transporte marítimo en el RCDE

- **Entrada en Vigor:** 01/01/2024
- **GEI cubiertos:**
 - Desde EV: CO2
 - A partir de 2026: CH4 y NO2
- **Aplicación:**
 - Desde EV: buques > 5.000 ton (>90% emisiones marítimo)
 - 100% de las emisiones de los buques atracados en puertos UE, Noruega o Islandia.
 - 100% de las emisiones de los buques en viajes entre puertos UE, Noruega o Islandia.
 - 50% de las emisiones de los buques en viajes entre puertos UE, Noruega o Islandia y puertos no UE , Noruega o Islandia.
- **Compra de derechos en subastas o mercado secundario (no hay asignación gratuita)**

El transporte marítimo en el RCDE

- **Implantación progresiva**
 - En (2025, 2026, 2027) entrega de derechos por valor del (40%, 70%, 100%) de las emisiones del año anterior
- **Exenciones temporales (hasta 2030):**
 - Viajes entre Estados Miembros y sus regiones Ultraperiféricas (ej: Península y Canarias)
 - Viajes entre Estados Miembros y sus islas de menos de 200.000 habitantes (ej: Baleares menos Mallorca)
- **Protección ante prácticas evasivas:**
 - No se considerarán las escalas en puertos vecinos de transbordo con riesgos de fuga de carbono.
 - Monitoreo de prácticas evasivas por parte de la Comisión: informe cada dos años desde 2024.
 - La Comisión ha publicado el listado de dichos puertos vecinos de transbordo (Tánger, Suez).
- **Autoridades responsables de la gestión:**
 - Atribución de las empresas navieras a los distintos EEMMen función de parámetros como país de registro, número de escalas o primer puerto de escala.
 - En España
 - Responsabilidades compartidas entre MITECO y MITMS
 - **Más de 700 empresas navieras y más de 3.000 buques**

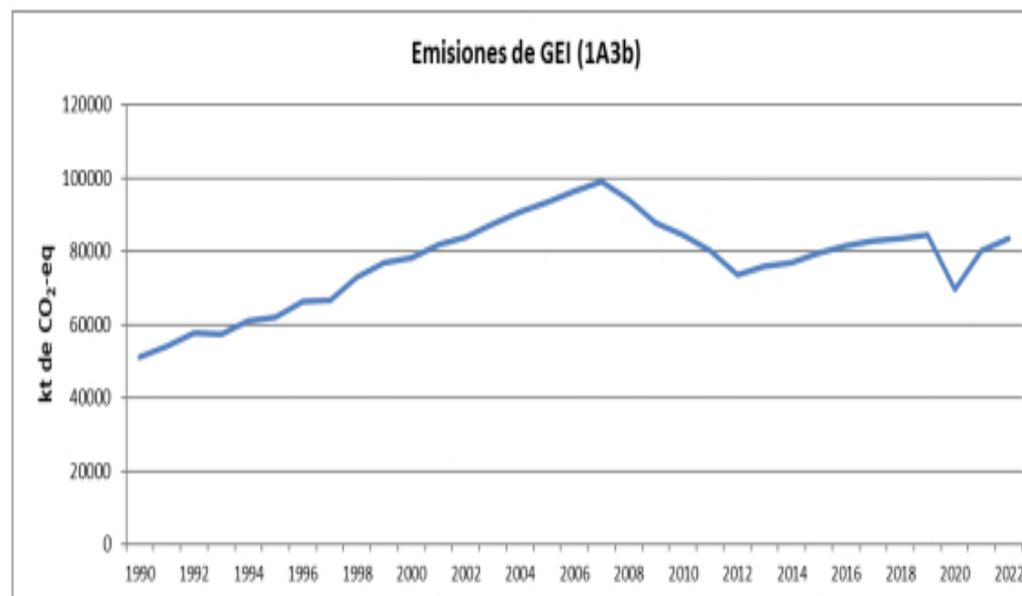
El transporte marítimo en el RCDE

- **Apertura y Mantenimiento de una Cuenta de Haberes de Operador Marítimo MOHA**
 - El plazo para la apertura de la MOHA es de 40 días hábiles para las empresas navieras que figuren en la lista publicada mediante la [Decisión de Ejecución \(UE\) 2024/411](#), desde la fecha de publicación de dicha lista (31 de enero de 2024) y si los viajes de sus buques van a estar afectados, y de 65 días hábiles a partir del primer viaje afectado de un buque de una empresa, en caso de que no figure.
- **Presentación de un Plan de Seguimiento** a través de THETIS MRV a la AA, antes del 1 de abril de 2024.
 - Deben ser aprobados por la AA antes de julio de 2025.
 - Para buques que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento a partir de 2024, deben presentar el PS en máximo 3 meses desde la 1ª escala en un puerto de la UE y la AA debe aprobarlo en máximo 4 meses.
- **Presentación de un Informe de Emisiones** a la AA, a partir de 2025 y antes del 31 de marzo de cada año.
 - Debe verificarse externamente.
- **Presentación de datos de emisiones agregados a nivel de empresa** a la AA, a partir de 2025 y antes del 31 de marzo de cada año.
 - Deben verificarse externamente.
- **Entrega de derechos de emisión**
 - Será de aplicación el calendario de implantación progresivo de la Directiva (40% en 2030, 70% en 2025 y 100% en 2026).

Transporte por carretera

Transporte por carretera

Emisiones del **transporte por carretera** en España (no incluye tte agrícola):



- +62,7% en 2022 con respecto a 1990
- -7% en 2022 con respecto a 2005

- Crecimiento sostenido de las emisiones de GEI hasta el año 2007, máximo de la serie.
- Disminución hasta 2012, principalmente debido a la crisis económica.
- Desde 2013, aumento sostenido de las emisiones.
- En 2020 las emisiones de gases de efecto invernadero descienden un 18 % debido a la pandemia de COVID-19.

RCDE2

- **Nuevo régimen independiente** de comercio de derechos de emisión para **consumo de combustibles en edificación, transporte por carretera y otros sectores**
- **Objetivo: -42%** con respecto a 2005 en 2030 – contribuye al objetivo nacional de sectores difusos
- **Régimen aguas arriba:** las entidades reguladas no son los consumidores finales de los combustibles
- Asignación por **subasta** (derechos diferentes a los de RCDE1, subastas independientes)
- **Ingresos de subasta** de RCDE2 para descarbonización en estos sectores y Fondo Social para el Clima
- **Fondo social para el clima:** para contrarrestar impactos sociales no deseados de RCDE2

DEFINICIONES

- **Entidad regulada:** toda persona física o jurídica, **con excepción de cualquier consumidor final de los combustibles**, que sea depositario autorizado o deudor de impuesto especial (Directiva 2020/262, de régimen general de impuestos especiales)
- **Combustible:** en líneas generales, productos energéticos descritos en la Directiva 2003/96/CE, y cualquier otro producto destinado a ser utilizado, puesto a la venta o usado como carburante de automoción o combustible para calefacción, también para la generación de electricidad.
 - Los usos no energéticos de los combustibles: excluidos
 - Los residuos usados como combustibles: excluidos
 - Los combustibles cuyo factor de emisión sea cero: excluidos
 - La turba, biomasa sólida y carbón vegetal derivado de la madera: excluidos

RCDE2 busca alinearse con la estructura existente de impuestos especiales, para el mismo tipo de sujetos regulados y el mismo tipo de combustibles.

ACTIVIDADES

Despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios, el transporte por carretera y otros sectores (con algunas excepciones especificadas en el Anexo III de la Directiva).

- **transporte por carretera**, a excepción del uso de vehículos agrícolas en carreteras pavimentadas;
- **edificios:** comercial o institucional, residencial y generación combinada de electricidad y calor y plantas térmicas si producen calor para edificios
- **otros sectores:** Industrias de la energía, excepto si el calor se consume en edificios e industrias manufactureras y de la construcción (si no están incluidas en RCDE1)

Implantación en España del RCDE2

- Las entidades reguladas (ER) deberán **tener AEGEI en vigor a 1 de enero de 2025**
- **Plazo de solicitud de AEGEI:** terminó el 31 de agosto de 2024 (quienes no hayan solicitado pueden solicitar)
- Las ER necesitan disponer de un **plan de seguimiento(PS) aprobado por la autoridad competente – OECC –**, parte de la AEGEI
 - Utilización de la plataforma ETS Reporting para presentar los PS para su aprobación
- **Primer informe de emisiones:** 30 de abril de 2025, por emisiones de 2024, sin verificar, no es necesario seguir PS aprobado
- **Desde 2026: informes anuales de emisiones verificados** y de conformidad con PS el 30 de abril de cada año
- **A partir de 2028:** cada 31 de mayo **entrega de derechos de emisión** por la cantidad de emisiones verificadas del año anterior (posible retraso de 1 año si los precios de los combustibles superan determinados umbrales)
- Las ER deben tener **cuenta en el Registro de la Unión**
- **Posibles sistemas de compensación ex post** para los casos en los que no sea posible diferenciar usos RCDE2 ex ante y se trasladen costes indebidamente

- Las modificaciones del régimen de comercio de derechos de emisión se han aprobado mediante Directivas (UE) que tienen que **transponerse al ordenamiento jurídico nacional**:
 - Modificación de la *Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero*
 - Actualmente este proyecto de ley se encuentra en las Cortes Generales (procedimiento de urgencia)
- Algunas disposiciones son de aplicación directa o se trata de cambios que cubre la Ley 1/2005 actual
- Muchas disposiciones son aplicables **desde el 1 de enero de 2024**

GRACIAS