

Alerta informativa – Julio 2021

La Comisión Europea propone un ambicioso paquete legislativo (*Fit for 55*) que incluye medidas fiscales para apoyar la consecución de los objetivos medioambientales de la UE



Abogados

Alberto García Valera
Socio responsable de Política Tributaria EY

Pedro González-Gaggero
Socio responsable de Aduanas e Impuestos Especiales EY

Introducción

El 14 de julio de 2021, la Comisión Europea presentó su paquete legislativo "**Fit for 55**". Este paquete de medidas constituye una revisión integral de la legislación de la Unión Europea (UE) para alinearla con sus ambiciosos objetivos en política climática, tal como se establece en el *EU Green Deal*. Consta de 13 propuestas legislativas interconectadas, que incluyen revisiones de leyes existentes y propuestas de nueva legislación. El paquete es de gran amplitud y complejidad y se espera que afecte a prácticamente todos los sectores económicos.

La presente alerta enumera los cambios que introduce el citado paquete legislativo y que afectan tanto al ámbito de la fiscalidad, como a las normativas de transporte, clima, uso del suelo o energía. La importancia económica de estas reformas obligará a las empresas a realizar cambios significativos en sus operaciones y a impulsar planes de transformación sostenible.

Fit for 55 introduce cambios relevantes en las políticas fiscales, de energía, transporte, uso del suelo o clima comunitarias

Tras el anuncio a finales de 2019 del *EU Green Deal* por la entonces nueva Presidencia de la Comisión Europea como uno de los principales ejes políticos de la legislatura, las instituciones de la UE han acordado en los últimos meses asumir el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030, en comparación con los niveles de 1990. Ello refleja una mayor ambición climática respecto del anterior compromiso de reducción del 40% para esa fecha y es expresivo de la intención de la UE de ejercer un liderazgo mundial en este ámbito, manifestado también en el objetivo de convertirse en el primer continente climáticamente neutro para 2050.

La asunción del nuevo objetivo de reducción de emisiones hace necesaria una reforma de las políticas europeas en materia de clima, energía, uso del suelo, transporte o fiscalidad. En este contexto, *Fit for 55* pretende alinear la legislación europea con los nuevos objetivos climáticos para lograr esta reducción de emisiones y la transición a una economía más verde. El paquete incluye planes para:

- ▶ La extensión del Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE-UE) a nuevos sectores y un endurecimiento de sus condiciones de aplicación respecto de los sectores actualmente afectados.
- ▶ **Alinear las políticas fiscales con los objetivos del *EU Green Deal*, con la reforma de la Directiva de la Fiscalidad de la Energía o el nuevo mecanismo de ajuste fiscal en frontera al carbono.**
- ▶ Introducir medidas para evitar la fuga de carbono
- ▶ Fomentar el uso de energías renovables.
- ▶ Impulsar una mayor eficiencia energética.
- ▶ Promover una implementación más rápida de los medios de transporte de bajas emisiones, la infraestructura y los combustibles para apoyarlos.
- ▶ Proporcionar herramientas para preservar y aumentar los sumideros naturales de carbono.

Con todo ello, el programa *Fit for 55* contiene 13 propuestas legislativas que consisten en revisiones de las leyes existentes y en nueva legislación. Todas las propuestas están estrechamente interconectadas y cada una de ellas complementa el diseño de las demás, como se resume a continuación.

Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE

La Comisión propone una modificación sustancial del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

Con carácter general, en coherencia con el nuevo objetivo de reducción de emisiones se reduce la cantidad global de derechos de emisión disponibles y se incrementa el ritmo de su reducción anual.

El tratamiento de los sectores en riesgo de fuga de carbono también se ve sustancialmente afectado. Hasta ahora, estos sectores de carbono han dispuesto de mecanismos de protección de la competitividad como la asignación gratuita de derechos, o las ayudas compensatorias por los costes indirectos repercutidos en los precios de la electricidad. Con estos mecanismos se trataba de equilibrar sus

Propuesta de eliminar gradualmente los derechos de emisión gratuitos para la aviación y extender la aplicación del RCCDE al transporte marítimo

condiciones de competencia con operadores instalados en Jurisdicciones en los que no rijan sistemas de precios de carbono equivalentes al de la UE.

Sin embargo, como veremos más adelante, para combatir el riesgo de fuga de carbono la UE ha decidido establecer un gravamen sobre el carbono de los productos importados en la UE, en lugar de continuar limitando la tributación efectiva de estos sectores industriales comunitarios. Pues bien, la entrada en vigor del nuevo mecanismo de ajuste en frontera vendrá a sustituir los mecanismos actuales, por los que la propuesta de la Comisión prevé la reducción de un 10% anual de las asignaciones gratuitas a partir de 2026 (fecha prevista de entrada en funcionamiento pleno del ajuste) hasta su desaparición en 2035.

Además, la propuesta prevé varias medidas respecto de los sectores denominados difusos. En este sentido, la Comisión propone **eliminar gradualmente los derechos de emisión gratuitos para la aviación** y alinearse con el régimen mundial de compensación y reducción de emisiones para la aviación internacional (CORSIA). Asimismo, la propuesta **amplía el ámbito de aplicación del RCCDE al transporte marítimo**, abarcando las emisiones de los viajes intracomunitarios, de los buques atracados en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y el 50% de las emisiones de los viajes que terminan en puertos de la UE o salen de ellos. Además, se establece un nuevo **sistema de comercio de emisiones independiente para la distribución de combustible para el transporte por carretera y el sector residencial**, con el fin de compensar la falta de reducción de emisiones en esos sectores.

Directiva de la fiscalidad de la energía

La Comisión propone alinear la fiscalidad de los productos energéticos con las políticas energéticas y climáticas de la UE por medio de la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía de 2003.

La actualización de la Directiva se centra en establecer una nueva estructura de tipos y la ampliación de las bases imponibles al incluir más productos en el alcance y eliminar buena parte de las exenciones y reducciones actuales. Esto obligaría a España a revisar los actuales beneficios fiscales en impuestos especiales cuantificados en alrededor de 6.000 millones de euros.

- En lo que respecta a la **estructura de los tipos impositivos**, la propuesta se basa en el contenido energético real y la contaminación que generan los combustibles y la electricidad, no en el volumen, como ocurre en la actualidad. La propuesta también actualiza los tipos mínimos, que no se han modificado desde hace casi 20 años. Las tarifas mínimas parten del contenido energético (en euros por gigajulios), garantizándose que los combustibles más contaminantes se graven con tipos más altos. Ello llevará en España, entre otras cosas, a la equiparación del diésel y la gasolina, a día de hoy separados por casi 13 céntimos.

Así, los combustibles fósiles convencionales, gasóleo y la gasolina, y los biocombustibles no sostenibles estarán sujetos a la tarifa mínima más alta de 10,75 €/GJ cuando se utilizan como combustible o de 0,9 € cuando se utilizan para calefacción. En un siguiente nivel de gravamen aparecen el gas natural, el

GLP y los combustibles no renovables de origen no biológico, que, si bien son de origen fósil, aún pueden brindar un apoyo significativo a la descarbonización. La siguiente categoría es la de biocombustibles sostenibles no avanzados, a los que se aplica la mitad de la tasa de referencia; y, por último, la tarifa más baja de 0,15 €/GJ se aplica a la electricidad, a los biocombustibles y biogás sostenibles avanzados y a los combustibles renovables de origen no biológico como el hidrógeno renovable.

- ▶ Por otro lado, **se eliminan las exenciones y reducciones** que actualmente fomentan el uso de combustibles fósiles, pero se mantienen las ya previstas para la agricultura o la industria electrointensiva. En este ámbito, se puede destacar que el queroseno de aviación o el fuelóleo marítimo para singladuras intracomunitarias tributarán por primera vez, tras un periodo transitorio.

Mecanismo de ajuste de carbono en frontera (CBAM)

El CBAM consiste en un arancel climático que impondrá un precio al carbono en las importaciones de productos de hierro, acero, cemento, fertilizantes, aluminio o electricidad

Se trata probablemente de una de las principales reformas del *Fit for 55*. El CBAM tiene como objetivo prevenir el riesgo de fuga de carbono y aumentar los esfuerzos globales para reducir las emisiones de carbono.

El CBAM consiste en el establecimiento de un **arancel climático** que pondrá un precio al carbono de determinadas importaciones que abarcan, entre otros, el hierro y acero, cemento, fertilizantes, aluminio o electricidad, de forma gradual. Además, no se descarta que en un futuro se pueda extender a otros sectores en riesgo de fuga de carbono, como el químico, el petroquímico o el del papel.

El régimen CBAM está estrechamente relacionado con la revisión del RCDE-UE, en particular con las medidas propuestas de reducción de los derechos de emisión gratuitos. Diseñado con el propósito de hacerlo compatible con las normas de la OMC, funcionará de forma coordinada con el sistema del RCDE-UE de modo que los importadores comprarán certificados de carbono correspondientes al precio que se habrían pagado si los bienes se hubieran producido bajo las normas de la UE, minorado con el precio de carbono pagado para la producción en origen.

Con esta medida, se pretende igualar el precio del carbono entre los productos nacionales y los importados y garantizar que los objetivos climáticos de la UE no se vean perjudicados por la deslocalización de la producción a países con políticas medioambientales menos ambiciosas.

La CBAM se introduciría gradualmente, comenzando con un periodo transitorio entre 2023 y 2025 en el que las empresas sólo tendrían que informar de las emisiones integradas y de cualquier precio del carbono pagado en el extranjero. A continuación, se espera que sea plenamente operativo a partir de 2026. Como se ha dicho, a partir de esa fecha y hasta 2035 se prevé también el desmantelamiento progresivo del actual sistema de asignaciones gratuitas de derechos de emisión.

La medida es de gran complejidad técnica y va a requerir de una ingente cantidad de información fiable, verificable y comparable, motivo que justifica el período transitorio de tres años (2023-2025) hasta su funcionamiento efectivo. La propuesta de la Comisión ya es sin embargo detallada en aspectos clave relativos al cálculo de las emisiones inherentes a los productos importados, la correlación de precios con el RCDE-UE, el funcionamiento mediante registro, declaración, compra y recompra de

certificados, la minoración de cantidades pagadas por sistemas de derechos de emisión extracomunitarios, etc.

Reglamento sobre el reparto de esfuerzos (ESR)

La Comisión propone asignar a cada Estado miembro objetivos reforzados de reducción de emisiones en edificios, transporte marítimo nacional y por carretera, agricultura, residuos y pequeñas industrias. Los objetivos se basarán en el Producto Interior Bruto per cápita con el objeto de desincentivar que los Estados miembros más ricos traten de trasladar más carga a las economías más contaminantes.

Objetivo para 2030 de producción el 40% de la energía a partir de energía eólica, solar y otras fuentes renovables y el 49% de consumo de energías renovables en los edificios

Reglamento sobre la inclusión de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero procedentes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (LULUCF)

La propuesta establece un objetivo global para 2030 de absorción de carbono por los sumideros naturales equivalente a 310 millones de toneladas de emisiones de CO₂. Esto exigiría a los 27 Estados miembros de la UE a ampliar sus sumideros de carbono (véase también la Estrategia Forestal de la UE más abajo). El objetivo general es alcanzar la neutralidad climática en los sectores del uso del suelo, la silvicultura y la agricultura para 2035.

Directiva sobre energías renovables

La Comisión propone un objetivo mayor para 2030 de producir el 40% de la energía a partir de la energía eólica, solar y otras fuentes de energía limpia. También establece como referencia que las energías renovables representen el 49% de la energía utilizada en los edificios para 2030. Además, se refuerzan los criterios de sostenibilidad para el uso de la bioenergía con el fin de incorporar el principio de cascada de usos de la biomasa leñosa.

Directiva de eficiencia energética

La propuesta establece un objetivo anual vinculante a nivel comunitario de reducción del uso de la energía. La Comisión quiere que los Estados miembros aumenten la proporción de energía renovable utilizada en la calefacción o refrigeración de los edificios en un 1,1% cada año y que realicen renovaciones en los edificios públicos a un ritmo del 3% cada año para aumentar la eficiencia energética. Además de los beneficios medioambientales, se espera que estas medidas creen puestos de trabajo.

Reglamento por el que se establecen normas de emisión de CO₂ para coches y furgonetas

El nuevo Reglamento tienen por objeto impulsar la transición a la movilidad de emisiones cero, reduciendo la media de emisiones de CO₂ de las flotas al 55% a partir de 2030 y al 100% a partir de 2035 en comparación con los niveles de 2021. En

este sentido, los Estados miembros dispondrán de 15 años para retirar de la circulación los vehículos que dependen de combustibles fósiles y para que la industria del automóvil desarrolle la tecnología necesaria e impulse la producción local de células de baterías y otros componentes.

Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos

En combinación con las normas sobre emisiones de CO2 para coches y furgonetas y para facilitar a los conductores el suministro y el abastecimiento de combustible de sus vehículos de forma eficiente, los Estados miembros deberán ampliar la capacidad de suministro para que pueda atender la demanda de los vehículos de cero emisiones. La infraestructura de combustibles alternativos también va a requerir de la disponibilidad de electricidad limpia en los principales aeropuertos y puertos accesibles a los aviones y barcos.

Estrategia forestal de la UE

La Comisión pretende mejorar la calidad, la cantidad y la resistencia de los bosques de la UE plantando al menos tres mil millones de árboles para 2030.

Fondo Social para la Acción Climática

La Comisión propone un nuevo Fondo Social para el Clima que proporcionará 72.200 millones de euros a los Estados miembros entre 2025 y 2032 para ayudar a los ciudadanos a financiar inversiones en eficiencia energética, nuevos sistemas de calefacción y refrigeración y una movilidad más limpia.

ReFuelEU Aviation y FuelEU Maritime

La iniciativa *ReFuelEU Aviation* exigiría a la mayoría de los aeropuertos de la UE suministrar combustible más ecológico a las aerolíneas para 2025. Del mismo modo, se establece un límite en el contenido de gases de efecto invernadero de la energía utilizada en los buques que hacen escala en los puertos de la UE, lo que se espera que estimule la adopción de combustibles marítimos más ecológicos.

Puedes consultar las últimas [alertas fiscales y legales](#) en nuestro [Centro de Estudios EY](#)

[¡Suscríbete a las newsletters de EY para mantenerte actualizado!](#)



Para cualquier información adicional, contacte con:

Ernst & Young Abogados, S.L.P.

Alberto García Valera

Alberto.Garcia.Valera@es.ey.com

Pedro Gonzalez-Gaggero

Pedro.Gonzalez-Gaggero@es.ey.com

Acerca de EY

EY es líder mundial en servicios de auditoría, fiscalidad, asesoramiento en transacciones y consultoría. Los análisis y los servicios de calidad que ofrecemos ayudan a crear confianza en los mercados de capitales y las economías de todo el mundo. Desarrollamos líderes destacados que trabajan en equipo para cumplir los compromisos adquiridos con nuestros grupos de interés. Con ello, desempeñamos un papel esencial en la creación de un mundo laboral mejor para nuestros empleados, nuestros clientes y la sociedad.

EY hace referencia a la organización internacional y podría referirse a una o varias de las empresas de Ernst & Young Global Limited y cada una de ellas es una persona jurídica independiente. Ernst & Young Global Limited es una sociedad británica de responsabilidad limitada por garantía (company limited by guarantee) y no presta servicios a clientes. Para ampliar la información sobre nuestra organización, entre en ey.com.

© 2021 Ernst & Young Abogados, S.L.P.

Todos los derechos reservados.

ED None

La información recogida en esta publicación es de carácter resumido y solo debe utilizarse a modo orientativo. En ningún caso sustituye a un análisis en detalle ni puede utilizarse como juicio profesional. Para cualquier asunto específico, se debe contactar con el asesor responsable.

ey.com/es

Twitter: [@EY_Spain](https://twitter.com/EY_Spain)

Linkedin: [EY](https://www.linkedin.com/company/ernst-&-young-espaa/)

Facebook: [EY Spain Careers](https://www.facebook.com/EYSpainCareers)

Google+: [EY España](https://plus.google.com/+EYSpain)

Flickr: [@EY Spain](https://www.flickr.com/photos/eyspain)