

# VISION REVISADA DE **UPEI** PARA 2050

---

---

**COMPROMISOS PARA 2030  
VISIÓN PARA 2050  
Y MÁS ALLÁ**

---



# CONTENIDO

## RESUMEN EJECUTIVO

3

## INTRODUCTION

4

## ¿QUÉ HA CAMBIADO DESDE 2019?

4

## CÓMO PUEDEN CONTRIBUIR LOS PROVEEDORES EUROPEOS INDEPENDIENTES DE COMBUSTIBLES A RESOLVER LOS DESAFÍOS QUE SUPONEN ESTOS NUEVOS ACONTECIMIENTOS

6

## QUÉ ESPERAN LOS MIEMBROS DE UPEI DE LOS LEGISLADORES DE LA UE Y DE LOS ESTADOS MIEMBROS

7

## CONCLUSIÓN

10

# RESUMEN EJECUTIVO Y VISIÓN

Con esta revisión, UPEI, la asociación de proveedores independientes europeos de combustibles, toma el pulso a la actual (r)evolución energética que afecta a nuestro sector a largo (objetivo de neutralidad climática) y corto plazo (crisis económica y geopolítica). Mientras que su Visión para 2050 adoptada en 2019 sigue siendo válida a largo plazo (según el GIEC, no se observa aún ninguna mejora reseñable en la crisis climática), el fin de la pandemia del COVID-19 y la invasión de Ucrania por parte de Rusia exigen que Europa adapte muy rápidamente su sistema energético para reducir al máximo su dependencia de proveedores externos.

Para ilustrar esta Visión, esta revisión comienza con un análisis de los profundos cambios que han afectado el panorama energético europeo desde 2019, provocados por el impacto del COVID-19 en el suministro y la demanda energética, el terremoto geopolítico provo-



**La visión de UPEI es la de ser, para su centenario en 2062, la asociación de referencia para todas las partes relevantes del ecosistema europeo del suministro independiente de combustibles, proporcionándoles toda la inteligencia y las oportunidades de conexión necesarias para desenvolverse con éxito en una economía y una sociedad neutras en carbono.**



cado por la invasión de Ucrania por parte de Rusia y la respuesta cada vez más compleja que los reguladores europeos deben encontrar para alcanzar la neutralidad en carbono lo antes posible y abordar los desafíos geopolíticos diversificando las fuentes de suministro energético de la UE. El documento proporciona una visión general de cómo pueden contribuir los proveedores independientes europeos de combustibles a resolver los desafíos que suponen estos nuevos acontecimientos, sobre todo mediante su infraestructura flexible y adaptable capaz de proporcionar una amplia gama de combustibles alternativos a sus clientes. La tercera parte de la revisión describe lo que espera UPEI de los

legisladores de la UE y de los Estados Miembros en diversas áreas de política energética, antes de concluir con la reevaluación de los cinco compromisos de sus miembros para liderar nuestro sector hacia la neutralidad en carbono.





## INTRODUCCIÓN

En 2022, UPEI celebra el 60 aniversario de su creación, representando a nivel europeo a un sector, los importadores y distribuidores mayoristas y minoristas de energía para transporte y calefacción, que ha apoyado fuertemente la economía y la sociedad europeas a través de sus importantes transformaciones desde la década de los 60. Una vez más, en la medida en que Europa se encuentra inmersa en una profunda evolución del sector energético y especialmente el de los combustibles, los miembros de UPEI se reinventan invirtiendo en su densa infraestructura para proporcionar la gama más amplia posible de biocombustibles sostenibles y otros combustibles renovables a fin de apoyar la transición a alta velocidad de sus clientes a la economía neutra en carbono.

En 2019, UPEI presentó su Visión para una política energética y climática a largo plazo para la Unión Europea (UE), respondiendo a la propuesta planteada por la Comisión Europea a todas las partes relevantes para contribuir a su Comunicación de 2018 "Un planeta limpio para todos" tras la firma del Acuerdo de París bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio climático (UNFCCC). En esta Visión, UPEI propuso como su contribución a la huella neta de carbono cero una serie

- » de soluciones a corto plazo (2030) basadas en tecnologías existentes que pueden aportar beneficios inmediatos, como a) centrarse primero en la eficiencia energética, b) un mayor uso de biocombustibles sostenibles y otros combustibles renovables mezclados con combustibles convencionales, c) un mayor despliegue de otros combustibles alternativos y
- » de soluciones a largo plazo (2050) relacionadas con combustibles neutros en carbono como d) biocombustibles sostenibles avanzados y otros combustibles y biogases renovables producidos a partir de materias primas biogénicas, e) e-fuels o "Power-to-X" producidos mediante electrolisis a partir de electricidad renovable y f) combustibles de carbono reciclados. Insistía en la necesidad de que los reguladores mantuvieran un enfoque neutro en cuanto a tecnología y en los importantes ahorros de coste derivados del uso de la infraestructura energética existente.

El panorama energético mundial ha cambiado considerablemente desde la presentación de la Visión, instando a UPEI a reexaminar sus conclusiones y recomendaciones más destacadas. Aunque las tendencias analizadas y presentadas y las soluciones propuestas en 2019 siguen siendo válidas en gran medida y los compromisos del sector conservan toda su vigencia, este documento amplía la Visión para reformular sus propuestas clave a los reguladores en este momento de doble crisis energética de sostenibilidad y geopolítica. Se debe entender como un complemento a la Visión.

UPEI ha evolucionado en los últimos 60 años en términos de enfoque y composición, y seguirá haciéndolo, dando la bienvenida a nuevos miembros relevantes en un mercado de combustibles en constante y profunda evolución, y mantendremos nuestro compromiso con la misión de informar a nuestros miembros sobre tendencias en políticas y legislación, representándoles a nivel de la UE y contribuyendo a su desarrollo sostenible.

## 1. ¿QUÉ HA CAMBIADO DESDE 2019?

Tres elementos principales han tenido un impacto notable en la industria energética y especialmente en el sector de la distribución independiente de combustibles en los últimos tres años.

**– Primero, un mayor aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) acompañado de episodios climáticos más extremos en forma de inundaciones, sequías, olas de calor e incendios, con importantes consecuencias especialmente para la agricultura y el abastecimiento de alimentos**

En su "Estado del clima" publicado el 9 de mayo de 2022, la Organización Meteorológica Mundial (OMM) de las Naciones Unidas indicaba que existe cerca de un 50% de probabilidades de que la temperatura media anual global alcance temporalmente los 1,5°C por encima de los niveles preindustriales durante al menos uno de los próximos cinco años, y dicha probabilidad



aumenta con el tiempo<sup>1</sup>. Además, según la OMM<sup>2</sup>, en 2021, la temperatura media global estuvo 1,1°C por encima del nivel de referencia preindustrial, con cuatro indicadores climáticos clave marcando nuevos récords: concentración de gases invernadero, elevación del nivel del mar y temperatura y acidificación oceánicas. El informe confirmaba que los últimos siete años han sido los más cálidos desde que hay registros. El aumento de la concentración atmosférica de CO<sub>2</sub> de 2019 a 2020 fue ligeramente menor que el observado de 2018 a 2019, pero mayor que la tasa de crecimiento medio anual de la última década.

**– Segundo, dos sucesos inesperados que afectan al funcionamiento de los mercados del petróleo a corto plazo (COVID-19) y a más largo plazo (invasión militar de Ucrania por parte de Rusia)**

Ambos sucesos son muy diferentes en cuanto a su naturaleza y sus consecuencias:

» La pandemia del COVID-19 que comenzó a principios de 2020 supuso esencialmente un golpe para la demanda provocado por una restricción masiva de las actividades económicas e interrupciones en el comercio internacional, debido a medidas muy repentinas y restrictivas adoptadas por la mayoría de los países del mundo para restringir la circulación de personas (y por tanto de mercancías) como intento de limitar la expansión de la enfermedad. Según el Banco Mundial, el PIB mundial cayó un 3,3% en 2020. Al mismo tiempo, el precio del barril de crudo cayó desde los 69,04 dólares en 2019 a los 41,07 dólares en 2020 ("cesta de la OPEP"). Sin embargo, las autoridades públicas de todo el mundo desarrollaron políticas de apoyo financiero a la economía que contribuyeron a lograr una rápida recuperación del PIB hasta un 5,5% en 2021. Esta recuperación estuvo acompañada de una fuerte subida de la inflación debida a diversos factores, entre ellos las interrupciones de la producción y las cadenas de distribución y la creciente escasez de materias primas y componentes industriales clave (sobre todo semiconductores). El precio del crudo se elevó hasta los 69,72 dólares en 2021.

» La repentina invasión de Ucrania por parte de Rusia el 24 de febrero de 2022 fue seguida por una batería de sanciones económicas desde Occidente y otros países contra Rusia y el nacimiento de una "guerra energética" entre la UE y Rusia, provocando un gran impacto en la oferta y posteriormente en la demanda: mientras que la UE comenzó a adoptar medidas para ser mucho menos dependiente de los combustibles fósiles rusos (carbón, petróleo y especialmente gas), Rusia comenzó a reducir de forma selectiva sus exportaciones de gas a la UE, teniendo como objetivo a los Estados Miembros que apoyaban en mayor medida a la resistencia militar ucraniana. En los primeros meses de 2022, el precio del barril de crudo se situó en niveles mucho mayores que en 2021, siempre cerca o por encima de los 100 dólares por barril. Con unas consecuencias geopolíticas todavía impredecibles a largo plazo, el alcance de este segundo evento puede suponer un impacto mayor para la economía que la pandemia del COVID-19.

**– Tercero, la respuesta cada vez más compleja por parte de los reguladores de la UE a estos acontecimientos, por un lado acelerando las medidas para alcanzar las cero emisiones lo antes posible y por otro lado tratando de abordar los cambios geopolíticos diversificando las fuentes de abastecimiento energético de la UE, incluyendo el petróleo, con el objetivo final en mente, de acabar a un paso más acelerado, con el uso de combustibles fósiles en la economía de la UE**

Durante la pandemia del COVID-19, la UE ya había sentido su dependencia de países externos en muchos productos estratégicos que debía importar de forma masiva. Ambas crisis, energética y geopolítica, acentuaron aún más esta "llamada de atención": en 2021, la UE importó más del 40% de su consumo total de gas, el 27% de su consumo total de petróleo y el 46% de su consumo total de carbón desde un solo país, Rusia, aunque con diferencias significativas entre los Estados Miembros, tanto en términos de dependencia como en

<sup>1</sup> Informe sobre el clima de la OMM, Ginebra, 19 de mayo de 2022

<sup>2</sup> Estado del clima global de la OMM en el informe de 2021





la distribución del mix energético<sup>3</sup>.

Para abordar esta compleja situación, la UE trabajó con dos enfoques: a largo plazo, como respuesta al cambio climático y a las consecuencias de la crisis del COVID-19, adoptó la Ley Europea del Clima en julio de 2021, inició las discusiones sobre su traducción legislativa, el paquete de medidas “Fit-for-55”, y decidió dedicar el 37% del presupuesto de su Plan de recuperación posterior a la crisis del COVID-19 “Next Generation EU” a la transición verde. A corto plazo, como reacción a la invasión de Ucrania por parte de Rusia el 24 de febrero de 2022, adoptó varios paquetes de sanciones, la mayoría de ellas centradas en la energía, incluyendo el petróleo, y el plan “REPowerEU” dirigido a reducir rápidamente su dependencia de los combustibles fósiles rusos y acelerar rápidamente la transición verde, así como potenciar el uso del hidrógeno. Este plan se complementó en julio con un conjunto específico de medidas dirigidas a afrontar una posible eliminación gradual de las entregas de gas a la UE por parte de Rusia.

Ambos enfoques no son necesariamente contradictorios entre sí: terminar con la dependencia de la UE de los combustibles fósiles rusos puede ayudar a acelerar los objetivos de reducción de emisiones de GEI en la UE (55% en 2030 y cero neto en 2050), pero los plazos y los aspectos socioeconómicos son extremadamente complejos de gestionar. Como lo expresó la Florence School of Regulation (FSR) en julio de 2022, “el marco político existente que data de la fecha de adopción del Paquete de Energía Limpia en 2018-19 y el nuevo marco propuesto con el paquete Fit-for-55 en julio de 2021 deben ser reformulados lo más claramente posible”<sup>4</sup>. Según la FSR, debería integrar la seguridad energética (en un concepto más amplio que incluya las tecnologías y las materias primas pero también el suministro de nuevas fuentes de energía como el hidrógeno verde, los combustibles sintéticos y el biometano) y abordar la descarbonización de los sectores del transporte, la construcción y la industria. Para todas las partes relevantes en el ecosistema energético, el desafío actual es encontrar un equilibrio entre seguridad del suministro, asequibilidad y descarbonización.

## **2. CÓMO PUEDEN CONTRIBUIR LOS PROVEEDORES EUROPEOS INDEPENDIENTES DE COMBUSTIBLE A RESOLVER LOS DESAFÍOS QUE SUPONEN ESTOS NUEVOS ACONTECIMIENTOS**

### **COMPROMISO CON LOS OBJETIVOS DE LA UE PARA 2030 Y 2050**

Como declaramos en nuestra visión para 2050, los miembros de UPEI mantienen su compromiso de contribuir a los objetivos climáticos de la UE.

En este marco de trabajo, los miembros de UPEI apoyan el objetivo de la reducción del 58% de las emisiones de metano en la UE provenientes de la energía para 2030, objetivo propuesto por la Comisión Europea el 15 de diciembre de 2021, y están cumpliendo su parte trabajando especialmente para reducir las emisiones del biometano utilizado en GNC/GNL.

#### **a) Corto plazo: superar la crisis del petróleo**

Aunque esta Visión revisada pretende centrarse en el largo plazo, algunas de las medidas implementadas hoy tendrán consecuencias duraderas. La más urgente es gestionar el embargo de la UE sobre el crudo ruso desde el 5 de diciembre de 2022 y de los productos derivados del petróleo desde el 5 de febrero de 2023, apoyado por la prohibición de proporcionar seguros o reaseguros de transporte, algo que también aplicará el Reino Unido. Aunque el embargo, según se ha planteado, ha sido criticado por ciertos académicos y expertos<sup>5</sup> por no ser necesariamente el mejor instrumento para reducir los ingresos de Rusia que ayudan a financiar la guerra, los miembros de UPEI obviamente cumplirán totalmente con los requisitos de la UE.

Mientras que se espera que este embargo corte el 90% de las importaciones de petróleo ruso en la UE y se están explorando urgentemente otras fuentes, no se puede excluir el riesgo de una subida adicional de los precios del petróleo, con consecuencias económicas y sociales tanto para las personas como para las empresas, especialmente PYMES y pequeños negocios familiares.

De hecho, solo se han beneficiado de los elevados precios de la energía las compañías extractoras y productoras.

<sup>3</sup> [Boletín de la Comisión Europea de abril de 2022](#)

<sup>4</sup> [EUI, Florence School of Regulation, Policy Brief Issue 2022/42, July 2022](#)

<sup>5</sup> Consultar el think tank europeo Bruegel: <https://www.bruegel.org/comment/phase-out-russian-oil-may-be-less-effective-tariff-reducing-putins-rents>



ras del sector de los combustibles. Por el contrario, las empresas independientes sin capacidad de refino compran en el mercado internacional y a refinerías locales, en ambos casos con los baremos de los precios internacionales. Adicionalmente, también deben competir con productores que se benefician de la situación. Son víctimas y ciertamente no beneficiarios del importante aumento de los precios.

Además, las empresas sin capacidad de refino deben aumentar sus activos fijos para mantener el mismo volumen de ventas. Por tanto, las medidas adoptadas por los Estados Miembros deberían tener esto en cuenta para mantener la competencia y reforzar la seguridad del suministro, así como del funcionamiento del Mercado Interior: por ejemplo, aplicar un tope de precios o subvencionar a los consumidores, incluso si se financia mediante un impuesto especial sobre los beneficios de los carburantes, no es lo mismo y debería ser algo al menos concertado si no armonizado a nivel de toda la UE.

Para asegurar una mejor articulación de este embargo, UPEI se ofreció recientemente a proporcionar información a la UE sobre sus posibles consecuencias, dado que afecta a los Estados Miembros de maneras muy diversas. En términos de políticas, podría ser útil dotar al “Grupo de coordinación para productos petrolíferos” de la UE, establecido según la Directiva de 2009 sobre stocks de petróleo, un papel más coordinador, incluyendo la recopilación y el análisis de datos, así como aumentar la frecuencia de sus reuniones y su cooperación con el sector.

## **b) Medio a largo plazo: aumentar la oferta energética mediante la densa infraestructura existente de distribución**

### **– Una infraestructura flexible y adaptable**

En cuanto a las estaciones de servicio, los proveedores independientes de combustibles representan cerca de un 20% de una amplia infraestructura ya establecida y que proporciona productos bajos en carbono y energéticamente eficientes de forma asequible y competitiva: poseen un sólido historial contribuyendo al objetivo de la UE para renovables, siendo los primeros en suministrar biocombustibles sostenibles y otros combustibles renovables al mercado energético europeo desde 1992.

Los proveedores independientes de combustibles no son productores y por tanto tienen la libertad de diversificar los productos que suministran. Han invertido y lo siguen haciendo en hidrógeno, biocombustibles, GNC/GNL, repostaje de GLP y puntos de recarga eléctrica<sup>6</sup>.

Según la perspectiva energética global de McKinsey de 2022<sup>7</sup>, se espera que el pico de la demanda petrolífera tenga lugar entre 2024 y 2027; además, para mantener el rumbo actual de los 1,5°C, es posible que el sistema energético global deba acelerar su transformación de forma significativa, pasando de los combustibles fósiles a la eficiencia, la electrificación y los nuevos combustibles, más rápidamente que incluso los compromisos anunciados de cero neto.

Junto con su asociación homóloga, Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), UPEI realizó un estudio en 2021<sup>8</sup> que indicaba que el sector es capaz de proporcionar todo tipo de combustibles alternativos mediante la infraestructura existente: de hecho, por estar más extendida y distribuida globalmente que otras infraestructuras, aporta un gran nivel de flexibilidad y adaptabilidad para suministrar combustibles alternativos y convencionales. Una infraestructura flexible y adaptable puede contribuir a la transición a energías limpias, permitiendo la oferta de un mayor número de combustibles alternativos bajos en carbono y asegurando al mismo tiempo su seguridad de suministro.

Dependiendo del producto, la mayor parte de la infraestructura existente para combustibles fósiles se puede utilizar también para suministrar combustibles alternativos, sin ningún cambio o con modificaciones mínimas, especialmente para eFuels, que tienen las mismas características que los combustibles fósiles a los que reemplazarían. Incluso cuando los componentes con los que directamente se manipulan los combustibles no sean válidos para este uso alternativo, se pueden utilizar el resto de las instalaciones para minimizar la inversión necesaria (por ejemplo, utilizando las estaciones de servicio existentes, las terminales de importación), dependiendo de los combustibles que se deben reemplazar y sus combustibles y aplicaciones alternativas bajas en carbono.

Además, los combustibles líquidos renovables son la

<sup>6</sup> <https://www.upei.org/membership/case-studies>

<sup>7</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/oil-and-gas/our-insights/global-energy-perspective-2022>

<sup>8</sup> <https://www.upei.org/library/download/1366/1074/17?method=view>



mejor forma de almacenar y conservar energía renovable en una infraestructura existente.

Dado que actualmente solo hay un suministro limitado de biocombustibles sostenibles y otros combustibles renovables, es necesario encontrar aplicaciones especializadas en las que estos combustibles ofrezcan opción más viable para la descarbonización. La producción autóctona de combustibles alternativos puede pasar a estar descentralizada y ser más dispersa geográficamente, acercándose por ejemplo a los lugares de origen de las materias primas biológicas o a grandes plantas remotas de electricidad renovable unidas a la producción de hidrógeno. La distribución espacial de las actuales cadenas de suministro de combustibles tendrá que ajustarse y añadir nuevas infraestructuras locales.

En ciertos casos, los combustibles alternativos no son un sustituto directo que pueda ser utilizado por los mismos usuarios finales sin adaptaciones; por ejemplo, el bioetanol como sustituto de la gasolina (en mezclas con alto porcentaje) o el hidrógeno como sustituto del gas natural.

### – Disponibilidad de los combustibles alternativos

En un estudio realizado por la Comisión TRAN del Parlamento Europeo que evaluaba el potencial de los combustibles sostenibles en el transporte dentro del contexto de la crisis de Ucrania y Rusia<sup>9</sup>, las conclusiones presentadas indicaban que “una mayor independencia de los combustibles fósiles de Rusia debería apoyarse en una mayor eficiencia energética, cambios de comportamiento, electrificación y la diversificación del suministro de energía”. Todas las opciones relativas a combustibles alternativos sostenibles parecían ser demasiado costosas o no estar técnicamente disponibles.

Sin embargo, esta no es la opinión de UPEI: la tecnología para producir combustibles renovables, incluyendo biocombustibles sostenibles y otros combustibles renovables, está disponible e incluso se utiliza hoy en día. Varios estudios cuantifican el potencial de producción de combustibles renovables sostenibles. Por ejemplo, Concawe, un instituto de investigación sobre combustibles, proyecta volúmenes suficientes para hacer realidad el transporte climáticamente neutro en carreteras

y suministrar la mitad del combustible necesario para la aviación y la navegación marítima para 2050, apoyándose en la biomasa y la producción de combustibles sintéticos<sup>10</sup>.

## 3. QUÉ ESPERAN LOS MIEMBROS DE UPEI DE LOS LEGISLADORES DE LA UE Y DE LOS ESTADOS MIEMBROS

### – Requisito de neutralidad tecnológica

Como se ha demostrado anteriormente, los combustibles alternativos sostenibles están disponibles y se pueden proporcionar a costes asequibles a través de la infraestructura del sistema energético existente. Es por tanto esencial que todas las opciones tecnológicas sigan estando permitidas en la legislación y se promuevan de igual manera, ya que:

- » Haría posible maximizar la reducción de las emisiones de gases asociados al cambio climático de una forma rentable mediante el uso de todas las tecnologías ya disponibles e incluso nuevas soluciones de mayor rendimiento (por ejemplo, tecnologías de captura, almacenamiento y reutilización de CO<sub>2</sub>);
- » Permitiría la expansión de los combustibles bajos en carbono, cuyos costes únicamente se pueden reducir mediante la explotación de economías de escala, o si se pueden usar además en el transporte ligero;
- » Aumentaría la resiliencia y la independencia energética europea, diversificando el mix energético y utilizando materias primas autóctonas, encontrando una salida para todo tipo de residuos; activaría por tanto la economía circular y generaría oportunidades de negocio y laborales dentro de la UE, especialmente en zonas rurales;
- » Mantendría la posibilidad de que el ecosistema de los motores de combustión de vehículos desarrollara tecnologías dirigidas a la neutralidad en carbono y contribuyera a la autonomía estratégica de Europa; esto estaría alineado con las directrices, ya expresadas por el mercado, dirigidas a alcanzar la neutralidad de carbono y conservar a la vez las tecnologías, los puestos de trabajo y la experiencia industrial europea en motores térmicos;

<sup>9</sup> Parlamento Europeo: [IN-DEPTH ANALYSIS Requested by the TRAN Committee: Assessment of the potential of sustainable fuels in transport in the context of the Ukraine/Russia crisis](#)

<sup>10</sup> CONCAWE: [https://www.concawe.eu/wp-content/uploads/Rpt\\_21-7.pdf](https://www.concawe.eu/wp-content/uploads/Rpt_21-7.pdf)





- » Restauraría la coherencia y el equilibrio entre las políticas relativas al suministro de combustibles alternativos y las relativas a la demanda;
- » Tendría en cuenta los contextos económicos post-COVID y de la guerra, potenciando la recuperación económica.

Además, adoptar un enfoque tecnológicamente neutro significaría reconocer y sacar el máximo partido al potencial de los combustibles bajos en carbono, los cuales:

- » Pueden contribuir a la descarbonización de todos los sectores;
- » Se basan en tecnologías ya maduras y fiables;
- » Con especial referencia al sector del transporte, se pueden utilizar en vehículos ya en circulación sin necesidad de realizar ningún cambio (especialmente en el caso del uso de combustibles sintéticos, idénticos químicamente a sus equivalentes fósiles, pero que garantizan más de un 90% de ahorro de GEI);
- » Pueden aprovechar la red logística y las infraestructuras de distribución existentes;
- » Representan una solución eficiente para el almacenamiento y transporte de energía incluso en largas distancias y
- » En algunos casos, incluso tienen un balance de carbono negativo, es decir, recuperan más CO<sub>2</sub> del que emiten.

El paquete “Fit-for-55”, así como toda la legislación actualmente en debate, debería incluir el reconocimiento de todos los combustibles líquidos bajos en carbono, junto con la electrificación, para alcanzar la descarbonización del sector. La electrificación no es una solución de talla única para todos los casos de uso. Por ejemplo, en lugar de vetar los vehículos con motores de combustión interna, la legislación debería centrarse en proporcionar a los consumidores una variedad de opciones climáticamente respetuosas, junto con la e-movilidad.

### – Apoyo real al hidrógeno

A pesar del rotundo apoyo anunciado por la Comisión

Europea al hidrógeno en su plan “REPowerEU”<sup>11</sup> presentado en mayo de 2022 con el objetivo de producir 10 millones de toneladas de hidrógeno renovable doméstico e importar 10 millones de toneladas de hidrógeno renovable en 2030, los detalles técnicos que se deben incluir en la legislación derivada en relación con la implementación de la RED II deben ser redactados con especial cuidado para permitir reforzar el mercado y una rápida descarbonización.

Resulta esencial evitar la doble contabilidad de la electricidad renovable o los gases invernadero emitidos a través de los mecanismos de certificación apropiados y el establecimiento de criterios viables de sostenibilidad en la legislación derivada de la RED II. Sin embargo, requisitos demasiado restrictivos, la ausencia de claras garantías sobre la disponibilidad de electricidad renovable y la infraestructura dedicada pertinente tienen el efecto contrario de restringir las inversiones en capacidad de producción e imponer cargas administrativas indebidas.<sup>12</sup>

### – Apoyo a las infraestructuras existentes

En esencia, las medidas sobre el suministro y la demanda deberían ir de la mano para evitar el desarrollo artificial de una infraestructura de repostaje que no esté justificada por la demanda de los consumidores y fomentar una transición ecológica, económica y socialmente aceptable.

Con el fin de potenciar la inversión en infraestructuras de carga eléctrica, las disposiciones relativas a costes y pagos deberían seguir siendo prácticas, permitiendo que partes independientes, entre ellas las PYMES, puedan competir de forma justa, y no deberían perjudicar a los pioneros.

La escala de inversión requerida para proporcionar la infraestructura necesaria para combustibles alternativos (en particular para el hidrógeno y el GNC/GNL) es importante y también en términos de riesgo, ya que la demanda de consumo no ha alcanzado todavía un nivel significativo. La forma de tratar estos asuntos para asegurar que exista la inversión suficiente como para materializar la nueva infraestructura dependerá en gran medida de los incentivos que ofrezcan los Estados Miembros, en especial en lo referente a animar a los consumidores a cambiar a vehículos impulsados por combustibles alternativos.

<sup>11</sup> Ver resumen en la página web del Consejo de la UE: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

<sup>12</sup> Si desea obtener más información, consulte: [Joint Statement of the EU industry](#): Marco político regulatorio pragmático necesario para el mercado del hidrógeno



En lo que respecta al desarrollo de la infraestructura de carga eléctrica, se deben levantar las limitaciones en la transferencia de potencia y las barreras para acceder a la red y permitir así a todas las partes competir de forma justa en este mercado emergente, especialmente en lo referente a los pagos electrónicos. Asegurar el retorno de la inversión para los operadores de puntos de carga es la mejor forma de impulsar la inversión privada en infraestructura de carga eléctrica. Mientras que la carga ad-hoc siempre debería estar accesible, los operadores de puntos de carga deberían poder aplicar diferentes estructuras de precios dependiendo del tipo de cliente, de una forma razonable y transparente.

Otros combustibles alternativos, sin embargo, como los combustibles sintéticos, se pueden desplegar rápidamente con beneficios medioambientales inmediatos e importantes, haciendo que sean una solución eficiente. Para este caso, se puede reutilizar la infraestructura existente sin coste alguno.

### – Proporcionar claridad legislativa

En sus informes de situación de 2020 y 2021, UPEI había identificado varias mejoras necesarias para aportar a la futura legislación “Fit-for-55” la coherencia y la claridad necesarias, y para asegurar el funcionamiento del Mercado Interior de la UE para combustibles y productos derivados. UPEI había identificado las siguientes cinco áreas que debían ser tratadas:

- » Definir una responsabilidad compartida y clara (entre la UE y los Estados Miembros; entre los proveedores de combustibles);
- » Traducir el objetivo “Fit for 55” en acciones implementables;
- » Situar a los combustibles en el ámbito de una legislación coherente;
- » Liberar todo el potencial de los combustibles limpios;
- » Mantener una competencia justa en el mercado de los combustibles.

Mientras que el paquete “Fit-for-55” se sigue debatiendo todavía y se han planteado más paquetes legislativos o medidas de implementación, sería importante

establecer un mecanismo de comprobación que asegure que todas las partes relevantes que deban implementar o cumplir con dichos paquetes legislativos puedan comprenderlos claramente. Una vez se hayan adoptado todos los textos de forma definitiva, sería de extrema utilidad disponer de documentos de directrices redactados por la Comisión Europea, no solo para los profesionales sino también para las autoridades públicas nacionales y todas las partes relevantes.

### – Inversión

Según el Net-Zero Sector Tracker del Foro Económico Mundial<sup>13</sup>, las inversiones para descarbonizar el sector petrolífero se estiman en 720.000 millones de dólares hasta 2050, lo que significa 25.000 millones al año a nivel global. En Europa, estas inversiones tendrán que provenir tanto del sector público como del privado.

El plan “REPowerEU” presentado por la Comisión Europea en mayo de 2022 incluye un dimensionamiento de la inversión pública que consiste básicamente en la reubicación de préstamos no gastados del Plan de recuperación y resiliencia de la UE y que asciende a unos 225.000 millones de euros. Cabe destacar que se trata de préstamos y no de subvenciones, y que se deben gastar a través de Planes nacionales de recuperación y resiliencia revisados. Unos 20.000 millones de euros en subvenciones deberían provenir de la subasta de las asignaciones del Mercado Europeo de Emisiones (ETS).

Para fomentar la inversión privada, UPEI considera que se deben conceder las mismas oportunidades a todas las tecnologías, ya que, de otra forma, el atractivo y la sostenibilidad económica de las inversiones en combustibles bajos en carbono (líquidos y gaseosos, de origen renovable y/o sintético) se verán socavados. En ausencia de un entorno regulador favorable y de un caso de negocio escalable, la investigación y el desarrollo de todos los combustibles bajos en carbono corren el riesgo de encallar, creando trabas a la descarbonización de sectores como el transporte pesado, el marítimo, la aviación y otros sectores difíciles de tratar.

A este respecto, las directrices sobre inversión del Banco Europeo de Inversión o del Banco Mundial deberían estipular claramente qué inversiones seguirán apoyando en términos de combustibles fósiles alternativos.

13 [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_NetZero\\_Industry\\_Tracker\\_2022\\_Edition.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_NetZero_Industry_Tracker_2022_Edition.pdf)



## – Fiscalidad

- » En términos de fiscalidad, resulta esencial tener en cuenta algunos principios:
- » Obligación para los Estados Miembros de mantener el mismo ranking entre diferentes productos energéticos al establecer sus propios tipos, ya que fomentará la convergencia y mejorará el funcionamiento del Mercado Interior;
- » Dar una fuerte señal de precio en apoyo de los combustibles bajos en carbono y renovables, garantizando la aplicación de los tipos más bajos de forma coherente en todos los Estados Miembros;
- » Aplicar un impuesto energético (a la vez que el Sistema de Comercio de Emisiones fija un precio del carbono), ya que esto incentivará la eficiencia energética y respaldará los combustibles bajos en carbono y renovables;
- » Tener en cuenta la competitividad internacional del sector, especialmente en lo que respecta al sector marítimo (bunkering);
- » Crear un entorno de igualdad de condiciones para las diferentes soluciones según su rendimiento climático, asegurar un tratamiento justo de los biocombustibles sostenibles basados en materia

orgánica e introducir diferentes tipos para electricidad renovable y no renovable.

## – Aspectos sociales

La dimensión social de la transición energética se está haciendo un hueco cada vez más destacado en el debate público: la crisis energética actual solo está acentuando esta tendencia. Mientras que cada vez queda más patente que la parte menos favorecida de la población tiene que pagar un precio más alto para adaptarse a la transición energética que los más favorecidos, estudios recientes demuestran que además contribuyen mucho menos al calentamiento global<sup>14</sup>.

Como indica en su Visión para 2050, UPEI considera que *“para asegurar su aceptación, se deberían considerar de forma completa en cualquier futuro plan de medidas las implicaciones sociales de la transición energética y su asequibilidad. Si existe un aumento de los costes debido al uso de combustibles bajos y neutros en carbono, esto debería ser comunicado y compensado adecuadamente por parte de las autoridades públicas. En particular, los combustibles bajos y neutros en carbono deberían ser presentados de forma atractiva a los consumidores a través de una fiscalidad favorable y otros incentivos. La UE y los gobiernos nacionales deberían sopesar las realidades de los mercados y los consumidores para promocionar la solución que mejor se adapte a las necesidades específicas”*.

14 Le Monde, 19 Agosto 2022, p.20 : entrevista con el interview with the economist Lucas Chancel (Ecole d'économie de Paris)



## CONCLUSIÓN

El informe más reciente del GIEC sobre “Cambio climático 2022”<sup>15</sup>: mitigación del cambio climático”, parte del 6° informe de evaluación a completar para finales de 2022, aporta una minúscula nota de optimismo y proporciona una pequeña ventana de oportunidad para limitar el calentamiento global a 1,5°C, según lo acordado en París en 2015. De acuerdo con el GIEC, esto requiere alcanzar el pico de emisiones de GEI antes de 2025 como muy tarde y reducirlas en un 43% para 2030, y todavía es posible.

El informe indica que *“reducir las emisiones de GEI en todo el sector energético requiere transiciones importantes, incluyendo una reducción sustancial del uso general de combustibles fósiles, el desarrollo de fuentes de energía de bajas emisiones, el cambio a proveedores energéticos alternativos y la eficiencia y la conservación energéticas. La instalación continua e incesante de infraestructuras para combustibles fósiles bloqueará las emisiones de GEI”. En el transporte, considera que “las opciones para la demanda y las tecnologías de bajas emisiones de GEI pueden reducir las emisiones del sector del transporte en los países desarrollados y limitar el REP.*

UPEI quiere reafirmar el compromiso de sus miembros expresado en su Visión, basada en una contrastada experiencia en el suministro y la distribución de combustibles y energías, inversiones para reconvertir la infraestructura existente de distribución, sólidos vínculos con los consumidores y sin dejar a nadie atrás:

- » Contribuir activamente a la formulación de vías que lleven a la neutralidad climática;

- » Continuar y aumentar sus esfuerzos para proporcionar productos viables bajos y neutrales en carbono a los consumidores europeos con vistas al objetivo de 2050, cooperando con los productores de combustibles;
- » Educar y formar a su personal sobre los aspectos técnicos de estas soluciones;
- » Invertir en la infraestructura para asegurar un suministro efectivo de combustibles neutros en carbono;
- » Comunicar la transición energética y las opciones de movilidad bajas en carbono a los consumidores.

Mientras que actualmente los reguladores están centrando buena parte de su atención en los aspectos de seguridad de la energía o en la promoción de una única tecnología, los miembros de UPEI creen firmemente en un sistema energético que ofrezca una mayor variedad de soluciones energéticas descarbonizadas y están determinados a continuar con su propia transformación y ofrecer estas soluciones a sus consumidores, contando con que los reguladores mantengan la viabilidad de todas las opciones sostenibles e incentiven las inversiones en todas las áreas prometedoras.

En 2062, para su centenario, UPEI prevé una sociedad y una economía globales en su camino hacia el “des-calentamiento” global, donde sus miembros proporcionen a sus clientes una amplia variedad de soluciones energéticas sostenibles y asequibles para su movilidad y calefacción.

15 [Secretariado de la IPCC: “Cambio climático 2022: “mitigación del cambio climático”](#)



# REVISIÓN DE LA VISIÓN PARA 2050 DE **UPEI**

## QUIÉNES SOMOS

**UPEI representa a cerca de dos mil importadores y distribuidores, mayoristas y minoristas, de energía que suministran a los sectores del transporte y de calefacción en Europa, con independencia de los principales productores energéticos y cubriendo más de un tercio de la demanda actual en Europa.**

**UPEI aúna a asociaciones nacionales y suministradores de toda Europa, defendiendo el sector a nivel europeo.**

## CONTACTO

Avenue de la Renaissance 1  
B-1000 Brussels

**Teléfono:** +32 2 740 20 20

[info@upeei.org](mailto:info@upeei.org)

[www.upei.org](http://www.upei.org)

## SÍGUENOS



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



**LinkedIn**  
[@upeei-europeanassociation](https://www.linkedin.com/company/upei-europeanassociation)