



Madrid, 23 de julio de 2021

Análisis preliminar de la Confederación Europea de Sindicatos del paquete “Fit for 55”

La Confederación Europea de Sindicatos apoya el objetivo del paquete “Fit for 55” en línea con los nuevos objetivos climáticos establecidos en la Ley climática europea: alcanzar el 55% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para 2030 en comparación con los niveles de 1990 y la neutralidad climática para 2050.

No obstante, la CES sostiene que la transición debe ser inclusiva y socialmente justa. Las políticas climáticas contempladas en el Pacto Verde Europeo no contemplan adecuadamente los aspectos sociales. En este sentido, cabe mencionar algunos aspectos claves:

- El tamaño del Fondo de Transición Justa es insuficiente para los desafíos a los que se enfrentan las regiones y comunidades afectadas.
- El diálogo social y la negociación colectiva no se han colocado en el centro de la transición a través de hojas de ruta sectoriales de descarbonización y planes de transición justa.
- Las políticas climáticas siguen dependiendo principalmente de los mecanismos del mercado de carbono. Los sistemas de protección social y los servicios públicos aún no se han reforzado adecuadamente para gestionar y dirigir la transición a una economía neutra en carbono.

El paquete “Fit for 55” es el (último) gran paquete climático que ha presentado la Comisión Europea durante este mandato 2019-2024. Si la transición justa y la dimensión social de la transición no se tienen en cuenta ahora correctamente con los marcos adecuados, será difícil lograrlo en un futuro. Los costes de la transición no deben repercutir en los hogares de bajos ingresos o grupos vulnerables y ninguna persona trabajadora debe quedarse atrás en este proceso. En este sentido, algunos elementos del paquete “Fit for 55” siguen siendo decepcionantes, preocupantes o insuficientes.

Sobre la revisión del Sistema de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (EU ETS):

- El aumento del objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para las industrias incluidas en el EU ETS pueden tener impactos negativos en las personas trabajadoras del sector. Aunque la CES reconoce que esta mayor ambición es necesaria, estos cambios que afectan a la industria europea deberían ir acompañados

de medidas adecuadas para apoyar una transición justa e inclusiva y que no traiga consigo desigualdades y desertificación industrial de las regiones intensivas en carbono. Así, un marco de transición justa debería contemplar los siguientes aspectos:

- (1) Garantizar el desarrollo de estrategias de transición justa en todos los sectores y regiones a través del diálogo social y la negociación colectiva.
- (2) Garantizar el derecho de las personas trabajadoras a la información, consulta y participación, especialmente en el caso de procesos de reestructuración y planes de descarbonización.
- (3) Garantizar el derecho de las personas a la capacitación y la participación de los trabajadores en el diseño de programas de capacitación.
- (4) Asegurar inversiones suficientes y desarrollar estrategias industriales para crear oportunidades laborales alternativas de calidad.

Este marco de transición justa no solo sería relevante para los sectores intensivos en energía cubiertos por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), sino también en otros sectores de la economía como el transporte, la agricultura y la construcción. Desafortunadamente, esas demandas no se reflejan actualmente en las propuestas de la Comisión, las cuales se centran demasiado en los mecanismos de fijación de precios del carbono, los objetivos de emisiones o las regulaciones estándar.

- La Secretaría de la CES acoge con satisfacción el hecho de que los Estados miembros tengan que utilizar todos los ingresos del RCDE que no se atribuyen al presupuesto de la Unión Europea para fines relacionados con el clima, incluido el apoyo a la rehabilitación sostenible de viviendas en las que viven personas con bajos ingresos. También acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de incrementar el Fondo de Innovación y el Fondo de Modernización, así como la posibilidad de utilizar estos fondos para medidas sociales e inversiones en tecnologías bajas en carbono a través de “Contratos de carbono por Diferencias”.
- La Secretaría de la CES acoge con satisfacción la ampliación del alcance del RCDE UE al transporte marítimo. Por otro lado, la eliminación gradual de los derechos de emisión gratuitos para la aviación es un paso positivo. Sin embargo, lamentan que el ámbito de aplicación no se amplíe a los vuelos internacionales de la UE.
- La Secretaría de la CES también se opone particularmente a la decisión de la Comisión de crear un Sistema de Comercio de Emisiones separado para cubrir las emisiones provenientes del transporte por carretera y los edificios. La creación de un sistema de fijación de precios del carbono para esos dos sectores tendría fuertes efectos distributivos regresivos y afectaría de manera desproporcionada a los hogares de bajos ingresos y aquellos que sufren pobreza energética. Estudios recientes han demostrado que un precio del carbono de 170 € / t CO₂ daría como resultado un coste medio anual de carbono de 373 € por hogar para transporte y 429 € por hogar de edificios residenciales. Asimismo, hoy en día 50 millones de hogares en la Unión Europea están experimentando pobreza energética. Además de estos efectos regresivos, la CES ha

expresado su preocupación de que un sistema de este tipo lleva mucho tiempo para desarrollarse y podría conducir a una fijación de precios del carbono inadecuada que afecte de manera diferente a las regiones y países de Europa y, por lo tanto, aumente las desigualdades. Finalmente, dado que el transporte por carretera y los edificios son mercados bastante inflexibles, la introducción de un precio del carbono no daría lugar a cambios significativos en el consumo, excepto para aquellos hogares de altos ingresos que tienen la capacidad de invertir en tecnologías bajas en carbono.

Sobre el Fondo Social del Cambio Climático:

- Como resultado de la creación de este RCDE separado sobre el transporte por carretera y los edificios, la Comisión también propone crear un nuevo instrumento social de acción por el clima para compensar a los hogares vulnerables de los posibles efectos regresivos de la medida.
- La CES sigue oponiéndose firmemente a la extensión del RCDE UE al transporte por carretera y los edificios, sin embargo, reconoce la voluntad de la Comisión de abordar la dimensión social de la transición e intentar compensar los posibles efectos distributivos regresivos de dicha medida.
- Resulta interesante la idea de contar con este nuevo Fondo Social del Cambio Climático y la lista de medidas que propone financiar. Sin embargo, queda por comprobar si la cantidad de dinero propuesta (144.000 millones en total) y el mecanismo del fondo son suficientes y están adaptados para garantizar una transición justa y compensar los numerosos aspectos negativos que trae la introducción del nuevo ETS sobre el transporte por carretera y la construcción. Dado que la CES se opuso inicialmente a la idea de una extensión del RCDE a esos sectores, será necesario realizar más análisis y una revisión cuidadosa de todas las demás alternativas posibles en los próximos meses para decidir la posición sindical sobre esta nueva propuesta.
- En cualquier caso, la Secretaría de la CES insiste en que es necesario un Fondo Social para el Clima y que no se puede vincular al nuevo RCDE UE sobre transporte por carretera y los edificios. Debe financiarse con otro tipo de ingresos, provenientes de fuentes menos regresivas como un Impuesto a las Transacciones Financieras.

Sobre el mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (CBAM):

- En lo que respecta al nuevo mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (CBAM), la Secretaría de la CES acoge con satisfacción la propuesta realizada por la Comisión. Los sindicatos creen que este mecanismo es un primer paso para prevenir la fuga de carbono y mantener empleos de calidad e industrias innovadoras en la UE. Sin embargo, aún no queda bien definido cómo interactuará este mecanismo con los países en desarrollo y que no prevén ninguna medida específica para garantizar la igualdad de condiciones. La CES también lamenta ver que los ingresos generados por el CBAM se utilizarán para alimentar el presupuesto de la UE y no se destinarán a financiar una transición justa.

Sobre la Directiva de eficiencia energética:

- Con respecto a la revisión de la Directiva sobre eficiencia energética, la CES acoge con satisfacción la propuesta para elevar y fortalecer los objetivos de eficiencia energética de la UE, haciéndolos vinculantes en lugar de voluntarios. Sin embargo carece de objetivos vinculantes a nivel nacional. El texto también toma algunas medidas, en general positivas, para reducir la pobreza energética.

Sobre las normas de emisión para turismos y furgonetas:

- De manera similar al comentario realizado sobre el ETS, la Secretaría de la CES insiste en que el nuevo objetivo propuesto implica cambios en el sector del automóvil que podrían afectar gravemente al empleo y a las personas trabajadoras. Para acompañar estos nuevos objetivos, la Comisión debería proponer un marco adecuado de transición justa (véase más arriba).
- Paralelamente, la Comisión debería incrementar las inversiones en transporte público para incentivar el cambio modal y ofrecer alternativas y opciones de transporte creíbles para los hogares de bajos ingresos y las zonas rurales.