



# es.movilidad

segura · sostenible · conectada

---

**“BIOCOMBUSTIBLES EN LA AVIACIÓN, UNA REALIDAD EN MARCHA”**  
Cambios normativos en el horizonte: considerando la seguridad jurídica  
**Noa Soto Murias**



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

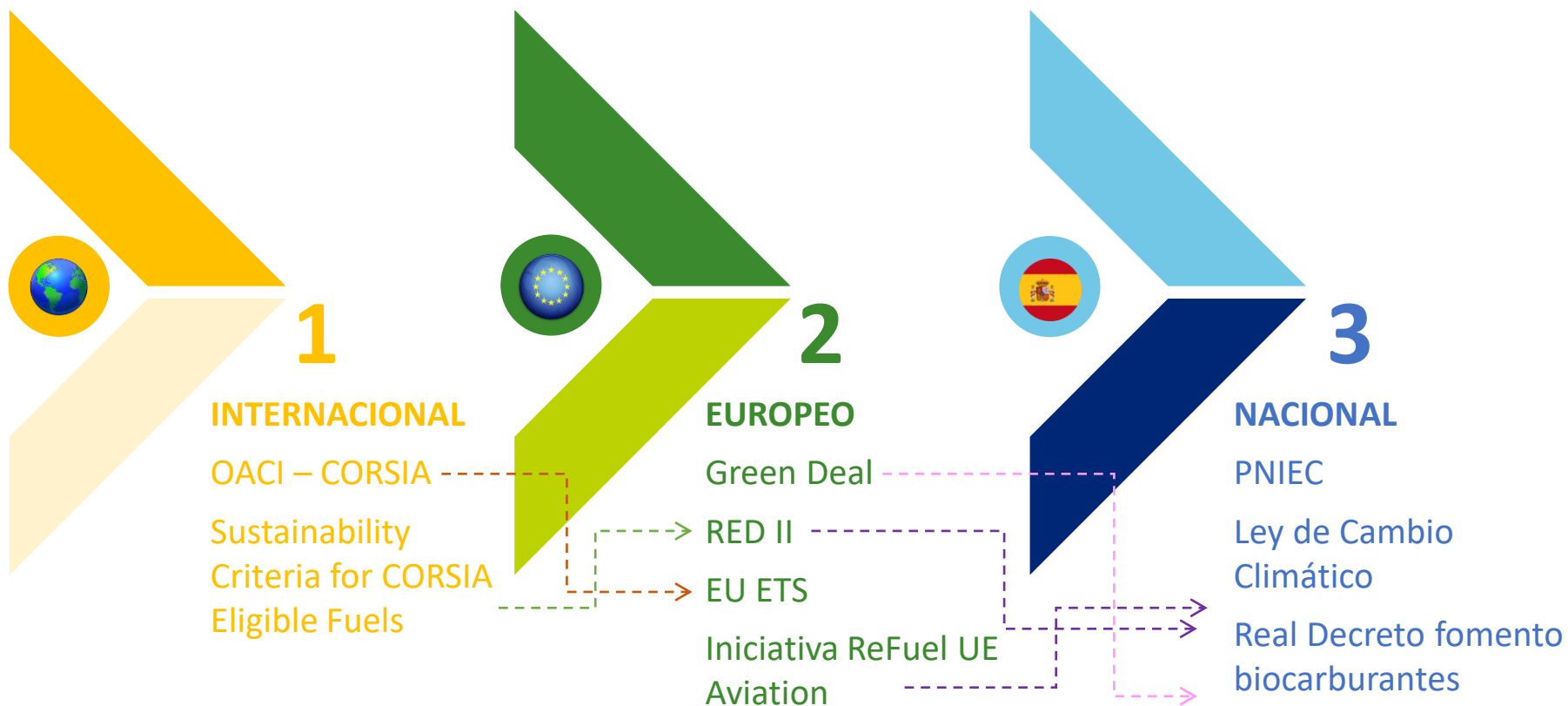
28 de octubre de 2020



## CAMBIOS NORMATIVOS EN EL HORIZONTE: CONSIDERANDO LA SEGURIDAD JURÍDICA

1. Introducción
2. Marco internacional
3. Unión Europea
4. Marco nacional
5. Conclusiones

# Introducción



# Introducción



# Introducción





## CAMBIOS NORMATIVOS EN EL HORIZONTE: CONSIDERANDO LA SEGURIDAD JURÍDICA

1. Introducción
2. Marco internacional
3. Unión Europea
4. Marco nacional
5. Conclusiones

# 1. Marco Internacional: OACI



¿En que tiene mayor relevancia OACI en cuanto a SAF?



## DESARROLLO DE REQUISITOS DE SOSTENIBILIDAD



1. Criterios de sostenibilidad de CORSIA para combustibles elegibles para CORSIA
2. Valores predeterminados de emisiones del ciclo de vida de CORSIA para combustibles elegibles para CORSIA
3. Metodología CORSIA para calcular los valores de emisiones reales del ciclo de vida

# 1. Marco Internacional: OACI



ICAO



La adopción por parte del Consejo de la OACI del Esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) en 2018, estableció el requisito de que **tanto SAF como los combustibles de aviación con bajo contenido de carbono (LCAF) deben cumplir con un conjunto de criterios de sostenibilidad para poder reducir las obligaciones de compensación** de los operadores aéreos bajo el Esquema.



# 1. Marco Internacional: OACI

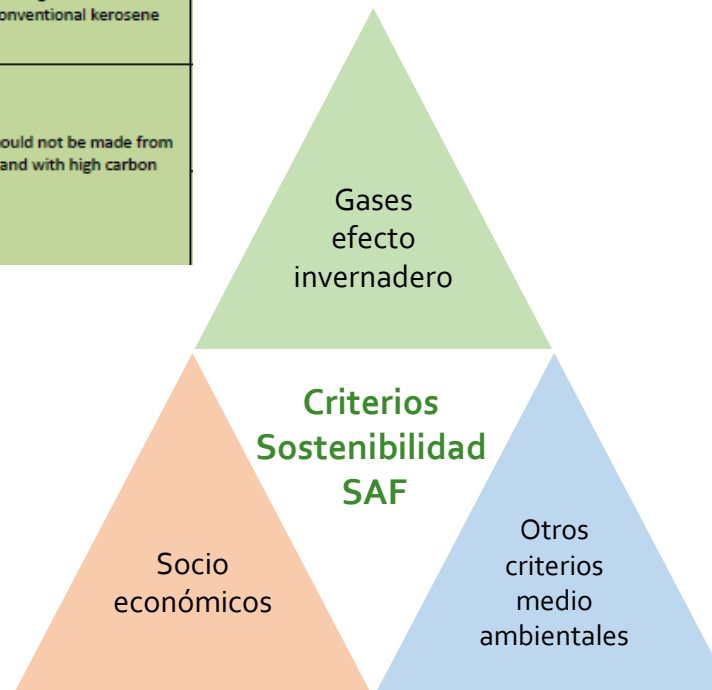


El Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI desarrolló una lista de 12 Principios con 17 Criterios asociados que están en fase de adopción.

1. Greenhouse Gases (GHG)	Principle: CORSIA SAF should generate lower carbon emissions than conventional kerosene on a life cycle basis.
2 Carbon stock	Principle: CORSIA SAF should not be made from biomass obtained from land with high carbon stock.

3. Water	Principle: Production of CORSIA SAF should maintain or enhance water quality and availability.
4. Soil	Principle: Production of CORSIA SAFs should maintain or enhance soil health.
5. Air	Principle: Production of CORSIA SAF should minimize negative effects on air quality.
6. Conservation	Principle: Production of CORSIA SAF should maintain or enhance biodiversity, conservation and ecosystem services.
7. Waste and Chemicals	Principle: Production of CORSIA SAF should promote responsible management of waste and use of chemicals.

8. Human and labour rights	Principle: Production of CORSIA SAF should respect human and labour rights.
9. Land use rights and land use	Principle: Production of CORSIA SAF should respect land rights and land use rights including indigenous and/or customary rights.
10. Water use rights	Principle: Production of CORSIA SAF should respect prior formal or customary water use rights.
11. Local and social development	Principle: Production of CORSIA SAF should contribute to social and economic development in regions of poverty.
12. Food security	Principle: Production of CORSIA SAF should promote food security in food insecure regions.





## CAMBIOS NORMATIVOS EN EL HORIZONTE: CONSIDERANDO LA SEGURIDAD JURÍDICA

1. Introducción
2. Marco internacional
3. Unión Europea
4. Marco nacional
5. Conclusiones

## 2. Unión Europea



### A. Definición y utilización SAF

1. Green Deal
2. RED II
3. Iniciativa ReFuel UE Aviation

### B. Incentivo de uso

#### 1. EU ETS



- EU ETS incluye en 2012 las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación.
- Las emisiones procedentes del empleo de biocombustibles certificados de acuerdo con la Directiva RED contabilizan CERO.



## 2. Unión Europea: Green Deal



### Un Pacto Verde Europeo

Esforzamos por ser el primer continente climáticamente neutro

El nuevo **Pacto Verde Europeo** pone en primer plano las políticas y medidas de descarbonización en la UE. Reducción 90% emisiones transporte (2050 VS 1990).

Se desarrolla (entre otros) a nivel transporte con la **Estrategia de movilidad inteligente y sostenible**, para cumplir con el objetivo de neutralidad climática para 2050

Los Estados, las instituciones y la industria europeos han expresado su intención de mantener las ambiciones climáticas de la aviación incluso en el actual contexto sectorial muy difícil debido al COVID-19

#### Member States (NL, ES, FR, DE, FI, LU,)\* Joint statement on Sustainable Aviation

The COVID-19 pandemic has an unprecedented impact on international transport, including air travel. Although hard hit, air transport has played a fundamental role in maintaining activity and in responding to the global health crisis. It remains a major driver of economic growth and an essential tool for bringing people together, allowing us to travel for business purposes, visit family and friends and discover other cultures that other modes of transport cannot reach.

But the impact of aviation on our carbon footprint is significant, and the sector must play its part actively in the collective effort of reducing emissions and contribute its fair share towards reaching national, European and global climate targets. Before the COVID-19 pandemic, sustainable aviation was a priority for Member States and it still is. It is important that with the economic recovery of the aviation sector, there is no backsliding in the reduction of emissions in the aviation industry and that, on the contrary, this recovery leads to reinforcing and accelerating the environmental transition of the sector in order to contribute to the fight against climate change and the achievement of Europe's climate goals.

Consejo Europeo de Transportes  
4/06/2020

## 2. Unión Europea: RED II



### RED I

Directiva de Energías Renovables (EU RED - Directiva 2009/28 / EC)

Estableció requisitos de **sostenibilidad** para todos los biocombustibles suministrados dentro de la UE (artículos 17 y 18)

Son plenamente aplicables al suministro de SAF.

### RED II

Directiva (UE) 2018/2001

Artículo 29 - Criterios sobre

- ✓ **Ahorro de emisiones** de gases de efecto invernadero con respecto a combustibles fósiles (65-70%)
- ✓ **Sostenibilidad** no producirse a partir de ciertas materias primas y limitaciones en función del ILUC



## 2. Unión Europea: ReFuel EU Aviation



SAF

Uno de los ejes para disminuir las emisiones en aviación



Iniciativa ReFuel EU Aviation

Impulsar la producción y el consumo de SAF

### Mecanismos a estudiar



Objetivo de mezcla



Multiplicador



Mecanismo central de subasta



Mecanismos de financiación



Priorización



Acuerdos voluntarios



Facilitación / Apoyo técnico



Monitorización



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Estrategia de Movilidad



Segura



Sostenible



Conectada



## CAMBIOS NORMATIVOS EN EL HORIZONTE: CONSIDERANDO LA SEGURIDAD JURÍDICA

1. Introducción
2. Marco internacional
3. Unión Europea
4. Marco nacional
5. Conclusiones

## 4. Marco Nacional



### Filosofía

Compromiso equilibrado: establecer objetivos nacionales de suministro viables desde el lado de la oferta (productores) y económicamente aceptables desde el lado del usuario (compañías aéreas).



### Ley de Cambio Climático

Establecer objetivos específicos de suministro en el transporte aéreo, a desarrollar posteriormente.



### RD fomento biocarburantes

Desarrollo reglamentario natural, estableciendo un objetivo inicial en el caso de España con respecto a la oferta total (2025 – 2026).



### PNIEC

Plan Nacional Integrado de Energía y Clima: prevé como mecanismo de actuación establecimiento de objetivos específicos de consumo de biocarburantes en aviación.







## CAMBIOS NORMATIVOS EN EL HORIZONTE: CONSIDERANDO LA SEGURIDAD JURÍDICA

1. Introducción
2. Marco internacional
3. Unión Europea
4. Marco nacional
5. Conclusiones

# 5. Conclusiones



Necesario desarrollo normativo



Importancia de la seguridad jurídica para nuevos proyectos e inversiones

Clave para mostrar a la población la voluntad del sector de descarbonizar el transporte aéreo



