

## Review of progress towards the 2020 energy

### INFORMATION ABOUT YOU

Are you responding to this questionnaire on behalf of/as:

Please enter your name or the name of your company/organisation:

Please indicate your principal country or countries of residence or activity:

How would you prefer your contribution to be published on the Commission website, if at all?

### A. Energy efficiency

1. Do you think the right approach in addressing the shortfall is: &nbsp;

Please specify your response b)

Please specify your response d)

## B. Energy efficiency

2. Do you think that further policy measures are needed at EU level to foster energy efficiency in buildings?

3. Do you think that further policy measures are needed at EU level to foster energy efficiency in industry? &nbsp;  

Please give details.

4. Do you think that further policy measures are needed at EU level to foster energy efficiency in transport?

Please give details.

5. Do you think that further policy measures are needed at EU level to foster energy efficiency in electrical equipment?

6. Do you think that further policy measures are needed at EU level to foster energy efficiency in generation and distribution?

Please give details.

7. Do you think that further financial mechanisms and instruments are needed at EU level to mobilise energy efficiency investments?

8. Do you think that further measures are needed to build the capacity of actors in the energy efficiency sector?

9. What are the most promising technology solutions that can help deliver energy savings in the 2020 and 2030 time horizon? How can their development and uptake be supported at EU level?

10. Further comments

Please give details.

## gy efficiency objective and a 2030 energy

### T THE RESPONDENTS

Company

Spain

Anonymously (I consent to publication of all information in my contribution and I declare that none of it is under copyright restrictions that prevent publication)

### cy targets and measures

b) Reinforced implementation of existing legislation, including active policy on infringements  
d) other

Que no se alcance el objetivo de eficiencia en 2020 puede deberse a que: • La suma de los esfuerzos de los Estados no es suficiente, si bien la Directiva en vigor es apropiada. En este caso, reforzar la apropiada implantación de la Directiva e incentivar su cumplimiento, identificando para ello los puntos/áreas de mejora, podría ser suficiente • La Directiva no es apropiada. La fijación de objetivos nacionales/sectoriales sin establecer las causas de por qué no se alcanza el objetivo, trasladaría el problema a los Estados Miembros pero sin proporcionarles herramientas. Una nueva legislación alargaría el proceso, limitando la capacidad de reacción. En cualquier caso, la Comisión no ha hecho públicos sus análisis de en qué países/sectores no se está desarrollando suficientemente el potencial de implantación de soluciones de eficiencia energética ni por qué motivos. Es difícil poder ofrecer una respuesta a la consulta suficientemente razonada sin esta información

Estamos en profundo desacuerdo con la revisión del objetivo para 2020 antes de que finalice el plazo para la trasposición de la Directiva a nivel nacional. No puede iniciarse un análisis apropiado de los planes nacionales antes del fin de este plazo. Cabe recordar que en junio de 2011, la Comisión publicó la propuesta de Directiva de Eficiencia Energética unos días antes de que finalizara el plazo para enviar los Segundos Planes Nacionales de Eficiencia Energética. Además, el proceso legislativo de esta Directiva finalizó antes de que la Comisión publicara una valoración de los planes enviados por los Estados Miembros, lo cual es una práctica que no compartimos.

**ciency sectors**

No opinion

No

En particular para grandes y medianas empresas, existe un claro incentivo económico para la adopción de medidas de eficiencia energética. Creemos que el potencial de crecimiento es limitado

Yes

Consideramos que el sector transporte es el sector más prometedor para la política energética y climática de la UE, tanto a nivel de reducción de emisiones como de eficiencia energética. La introducción de combustibles alternativos conlleva una reducción de la dependencia energética, de las emisiones y una mejora de la eficiencia energética. En particular, el transporte de mercancías (gasificación del transporte terrestre y marítimo con GNL y GNC), el transporte en núcleos urbanos (vehículo eléctrico y de hidrógeno, flotas con Gas Natural Comprimido) y el transporte por ferrocarril (electrificación y GNL) tienen un elevado potencial de adaptación con importantes beneficios. Así, dados sus importantes beneficios, creemos que los ahorros obtenidos mediante la introducción de combustibles alternativos en los EEMM deberían poder computar para el cumplimiento del objetivo de eficiencia energética

No opinion

No

Los generadores tienen un incentivo directo a alcanzar la mayor eficiencia posible de modo natural. Es una práctica habitual que los transportistas y distribuidores de energía tengan incentivos de eficiencia energética en sus fórmulas retributivas. Por el contrario, un objetivo adicional de eficiencia energética en redes que fuera demasiado ambicioso podría conllevar costosas inversiones en soluciones tecnológicas. Esto podría causar un gran perjuicio a los consumidores final a través de un incremento de los costes de acceso/redes de energía

No

• Probablemente la edificación y el transporte son los sectores con mayor potencial de eficiencia y reducción de emisiones • Las señales de precio adecuadas (mercados de energía y de derechos de emisión) contribuyen a fomentar la inversión en soluciones tecnológicas de eficiencia energética. La Comisión también debería considerar que en aquellos países con menores consumos específicos, las medidas de eficiencia energética conllevan retornos más largos y son, por tanto, mucho más costosas

• Estamos en profundo desacuerdo con la inclusión de un objetivo de eficiencia energética para 2030 • Una señal de precio apropiada del Mercado de derechos de emisión (ETS) incentiva inversiones económicamente eficientes, en eficiencia y en descarbonización, considerando las circunstancias nacionales. Es de particular importancia si tenemos en cuenta que los países tienen características muy diferentes (p.e. clima o consumo medio específico por tipo de consumidor) por las cuales las soluciones de eficiencia energética pueden tener un período de retorno de la inversión mucho más largo. Un ETS robusto incentivaría a que algunos países invirtieran más en soluciones de descarbonización y que otros optaran más por soluciones de eficiencia energética • Estamos en desacuerdo con que para la consecución del objetivo de reducción de emisiones de un 40% en 2030 se requiera necesariamente un objetivo de eficiencia de un 25% en 2030, tal y como sugieren los análisis de la Comisión