

ECIJA

02 / 05 / 2021

# Implicaciones del Objetivo 55 y el Pacto Verde Europeo

---

Informe

[www.ecija.com](http://www.ecija.com)

# Índice

---



## 01

### **Bloque 01**

El Pacto Verde Europeo y el Objetivo 55

## 09

### **Bloque 03**

¿Cómo afecta el Objetivo 55?

## 02

### **Bloque 02**

Ámbito de aplicación del Objetivo 55

## Implicaciones del Objetivo 55 y el Pacto Verde Europeo

Hace apenas unos meses, la Comisión Europea presentó el paquete de propuestas legislativas denominado como “Objetivo 55”, con el propósito de adaptar el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía a su nuevo objetivo para 2030.

### 1. El Pacto Verde Europeo y el Objetivo 55

Ante el avance del cambio climático y del deterioro de nuestro planeta y sus ecosistemas, la **Unión Europea** apuesta por su **transformación en una sociedad equitativa y próspera**, con una **economía moderna, eficiente** en el uso de los recursos y competitiva.

Este paquete de medidas se plantea mediante la actuación técnica de los grupos de trabajo del Consejo, centrándose cada uno en un ámbito de actuación. El paquete de medidas se presentó al consejo, aunque se sigue en proceso de debate. Se trata, por lo tanto, de una propuesta de **armonización de directivas y reglamentos** de la Comisión dirigida al Consejo y al Parlamento Europeo. Estas medidas han sido revisadas progresivamente en diferentes informes<sup>1</sup>, actualizando estos la situación de las propuestas y los progresos en cada una de las diferentes materias.

Actualmente, la realización de los informes se encuentra en **fase preliminar** debido al tamaño y complejidad de las propuestas, así como su importancia política. No obstante, se ha avanzado en las propuestas relativas al **transporte y la energía**.

A grandes rasgos, la propuesta de armonización establece los siguientes objetivos:

- (i) **No tener emisiones netas** de gases de efecto invernadero (en adelante, GHG) para el **año 2050**.
- (ii) Conseguir el **crecimiento económico** disociado al uso de los recursos y
- (iii) Proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Dicha transición ha de asegurar a la vez las competencias equitativas respecto a **terceros países**, debiendo ser justa e integradora.

Estas medidas forman parte del **European Green Deal** o **Pacto Verde Europeo (PVE)**, lanzado en 2019 y caracterizado por la inversión en **energías renovables y limpias**, así como en el fomento de la **economía circular**, teniendo dichas medidas un gran impacto tanto legislativo como social y económico. Se establecen de esta manera nuevos objetivos y porcentajes en diferentes ámbitos, todos ellos el objetivo común de conseguir la **neutralidad climática para el año 2050**. Para la consecución de dicho objetivo y a sabiendas del gran reto que supone, la Unión Europea ha planteado un objetivo para **2030**: el **objetivo 55**, basado en la reducción del **55% de emisiones para el año 2030** además de contribuir a la recuperación de la economía Europa tras la crisis de la COVID-19.

Desde 2019, la Unión Europea ha hecho suyo el objetivo de **la neutralidad climática**, es decir, a la idea de que las **emisiones** netas de gases de efectos invernadero **se equilibren y sean iguales a las que se limitan a través de la absorción natural del planeta**. Según palabras de la UNFCCC, se trata de conseguir la reducción de las emisiones a través de la acción climática.

Además, fruto de este objetivo de neutralidad, se han llevado a cabo otra serie de medidas, fuera del objetivo 55 pero que, a pesar de ello, están estrechamente relacionadas con el mismo. Algunos ejemplos son **el plan de economía circular de 2022**, las estrategias de

---

<sup>1</sup> En este sentido, el Informe del 22 de Noviembre de 2021 de la Presidencia a las Delegaciones y el expediente interinstitucional 2021/0203 (COD) sobre la eficiencia energética. También son relevantes las discusiones parlamentarias sobre las medidas del Objetivo 55.



biodiversidad, los planes de **energías renovables** o las estrategias para la adaptación al cambio climático.

Por ello, la Unión Europea se encuentra en un proceso de revisión de su legislación, sobre todo en materias de **clima, energía y transporte**. De la misma manera, se han aprobado **nuevas medidas** que persiguen la consecución de estos resultados acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo.

Las principales novedades que se plantean son:

- o Mayor protagonismo de las **unidades de compensación** y su **posible ampliación** a nuevas áreas.
- o Mayor énfasis en la **regulación sobre combustibles y medios de transporte**, incluyéndose bajo esta denominación los combustibles alternativos y las emisiones de determinados medios de transporte.
- o Imposición de **nuevas medidas fiscales**.
- o Medidas en el ámbito de **residuos y del fomento de la economía circular**.

Además, la Comisión pide a los Estados Miembros ratifiquen los **AMUMAS**, lo que tendrá importantes repercusiones en las legislaciones nacionales y, por lo tanto, en nuestro sistema legislativo.

Es claramente visible la magnitud de este nuevo paquete de medidas que deberá implementarse en un tiempo récord debido al corto plazo que existe para cumplir los objetivos.

Estas medidas demuestran el compromiso de la Unión Europea con la **transición hacia un modelo más sostenible** y la consecución de los objetivos implementados por el protocolo de Kioto de todos sus estados miembros.

En cuanto a la **financiación** del paquete de medidas, parte del **marco financiero plurianual** de 2021 a 2027 junto con el plan **Next Generation EU**, está destinado a dichas políticas. En concreto, el presupuesto para aspectos climáticos es del **30%** en todos los programas, suponiendo dicha cifra un total de **22.800 millones de euros** destinados al medio ambiente y la acción por el clima.

## 2. **Ámbito de aplicación del Objetivo 55**

Los ámbitos de aplicación de dicho plan pueden agruparse en ocho sectores principales:

- Clima.
- Energía.
- Industria.
- Medio ambiente y océanos.
- Transporte.
- Financiación y desarrollo regional.
- Investigación e innovación.

Dichos sectores de aplicación se materializan un amplio paquete de **revisión a una serie de directivas**:

- o Revisión de **la Directiva 2003/87/CE**, por la que se establece un régimen para el **comercio de derechos de emisión** de gases de efecto invernadero (GHG) para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030 y las propuestas conexas.
- o Revisión del **Reglamento (UE) 2019/842** sobre las **reducciones anuales** vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los **Estados miembros** entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el acuerdo de París.



- Revisión del **Reglamento (UE) 2018/841** sobre la inclusión de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero resultantes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030.
- Revisión del **Reglamento (UE) 2019/613** por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de Co2 de los **turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos**.
- **Reglamento** por el que se establece un **Fondo Social para el Clima**.

La introducción de novedades y la armonización de la legislación implican más cambios de los que a priori podría significar. Es necesario recalcar que la mayoría de las propuestas tienen vínculos directos o indirectos con otras de las partes del paquete de medidas, **reforzándose mutuamente**.

Teniendo en cuenta los nuevos objetivos y los procedimientos que se pretenden utilizar, es necesario pormenorizar en los distintos ámbitos de aplicación con el fin de ver las consecuencias del Objetivo 55:

## RÉGIMEN DE COMERCIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UE

En primer lugar, el paquete de medidas plantea una revisión del **régimen de comercio de los Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE)**.

El comercio **de derechos de emisión** es un instrumento de mercado mediante el que se crea un **incentivo o desincentivo económico** que persigue un beneficio medioambiental: que un conjunto de plantas industriales reduzca colectivamente las emisiones de gases contaminantes de la atmósfera. Los elementos básicos de este comercio, necesarios para entender la reforma planteada, son los siguientes:

- **Autorización de emisión**, mediante la cual se autoriza a emitir gases a la atmósfera. Las autorizaciones no pueden comprarse ni venderse, otorgándose estas a las instalaciones afectadas.
- **Derecho de emisión**: derecho a emitir desde una instalación una determinada cantidad de gases a la atmósfera. A diferencia de las autorizaciones, es transferible, siendo posibles la compraventa de estos.
- **Techo de emisiones**, es decir, el volumen total de derechos de emisión que se ponen en circulación. Sirve a su vez para determinar el objetivo medioambiental y dar valor económico al derecho de emisión, ya que determina la escasez de estos.

Existen diferentes **mercados de emisiones**. En el ámbito europeo, desde el 1 de enero de 2005 se puso en marcha mediante **la Directiva 2003/87/CE**, transpuesta mediante la Ley 1/2005<sup>2</sup>, un mercado que cubre en la UE algunas actividades como las **centrales térmicas, instalaciones de combustión, refinerías, siderurgia, cerámica, vidrio, papeleras, etc.**

Sin embargo, la propuesta de **introducir** en el comercio de **derecho de emisión** para los sectores de los **edificios y el transporte por carretera** ha suscitado una gran **preocupación** por sus repercusiones sociales en los hogares con rentas más bajas y el riesgo de aumentar la **pobreza energética**, aunque el comercio de derechos de emisión en estos sectores contribuirá a **descarbonizarlos** de una manera más rentable.

Dichos derechos de emisión se ampliarán al **transporte marítimo**, se revisarán las normas sobre las **emisiones de aviación**. Además, se establecerá un régimen de derechos de emisión independiente del ya existente para los **transportes por carretera y los edificios**.

---

<sup>2</sup> Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.



En el **último informe** se han debatido las propuestas del Régimen de comercio derechos de emisión (**RCDE**), siendo los puntos principales del debate los siguientes:

- o Gran respaldo de la propuesta en cuanto a **la implementación del RCDE en el sector marítimo y de la aviación**, diferenciando entre vuelos intraeuropeos y los vuelos internacionales.
- o Respaldo de las delegaciones en la **supresión de los derechos de emisión gratuitos**.
- o Respecto a la implementación del RCDE en edificios y carreteras, las delegaciones plantean la implementación de los mismos a nivel social y político. No obstante, hay un acuerdo general en la generación de ingresos de estas nuevas medidas.

## OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

La reducción de emisiones de los Estados Miembros está protagonizada por el **Reglamento de reparto del esfuerzo<sup>3</sup> (RRE)**, estableciendo los **objetivos anuales vinculantes** en materias de emisiones de GHG para los Estados Miembros en sectores que no están dentro del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión. Este reglamento está destinado al **periodo 2021-2030**, siguiendo con lo establecido en el **protocolo de París**, con al menos una reducción del **40%** respecto a los **niveles de 1990**. Algunos de los sectores incluidos en este reglamento son la **construcción, la agricultura, la gestión de residuos y el transporte** (salvo el aéreo y el transporte marítimo internacional).

Dicha propuesta plantea un importante **aumento en los objetivos** de reducción de emisiones a escala europea, **pasando del 29 al 40%**, revisándose del mismo modo los objetivos en el ámbito de cada Estado Miembro.

Respecto a la **gestión de residuos**, destacan las medidas relativas a los **plásticos de un solo uso** y la reutilización, en línea con el compromiso europeo de **avanzar en la economía circular**, mejorar la información y trazabilidad de residuos y reforzar la gobernanza en este ámbito. En este aspecto, es preciso mencionar la nueva **Ley 7/2022** sobre residuos y suelos contaminados para una economía circular, suponiendo esta un gran avance hacia la consecución del Objetivo 55.

## EMISIONES Y ABSORCIONES RESULTANTES DEL USO DE LA TIERRA, EL CAMBIO DEL USO LA TIERRA Y LA SILVICULTURA

En este ámbito, se pretende que los Estados Miembros establezcan un uso del suelo compatible con el resto de las medidas medioambientales. De esta manera, estas medidas incluirían el desarrollo de una **agricultura ecológica y eficiente**. Para ello, es necesario invertir la tendencia a la baja de la absorción del carbono. Entre las propuestas destacan:

- o Fijar metas tanto comunitarias para cada estado miembro de absorciones netas de GHG.
- o Simplificación de las normas contables y de cumplimiento.
- o **Ampliar**, a partir de 2031, el **ámbito de aplicación** del Reglamento e **incluir las emisiones distintas de Co2** procedentes de la agricultura.
- o Fijar un **objetivo de neutralidad climática** europeo para 2035 para dicho sector.

Destacan también las medidas cuyo objetivo es **la alteración directa e indirecta de los usos del suelo**. Bajo este concepto (ILUC, DILUC<sup>4</sup>) debemos entender el **cambio en los ecosistemas por los que se alteran las plantaciones originales**, es decir, los usos del suelo, y que, como

<sup>3</sup> Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/842 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París (10867/21 + ADD 1-4).

<sup>4</sup> Indirect land use change (ILUC); direct land use change (DLUC).



consecuencia, aumentan las emisiones de gases de efecto invernadero. En este aspecto, la **Directiva EU 2018/2001**, relativa al fomento de energía procedente de fuentes renovables, conocida como RED II, establece una serie de medidas en cuanto a la importación y comercialización de determinados combustibles y biocombustibles. Dichas medidas plantean no solamente retos para el **sector del transporte**, sino también para el cumplimiento de acuerdos comerciales.

Cabe destacar que en materia de emisiones también se proporcionará ayuda a los Estados Miembros mediante el Reglamento de reparto de esfuerzo (RRE).

En los últimos debates sobre la estrategia de la UE para la protección del suelo, plan presentado por la Comisión, se ha propuesto el establecimiento de un **marco de medidas de protección, restauración y uso sostenible del suelo**, proponiéndose un conjunto de medidas. Dichas medidas son tanto de carácter voluntario como jurídicamente vinculantes. El objetivo de estas, a grandes rasgos son:

- Aumentar el carbono del suelo en las tierras agrícolas.
- Combatir la desertización
- Restaurar las tierras y los suelos degradados.

Se contempla así mismo una nueva **ley sobre la salud del suelo** a no más tardar en 2023.

## ENERGÍA RENOVABLE

En materia de energía renovable, se propone el aumento para 2030 hasta un **mínimo del 40%** de **fuentes de energía renovable** en la combinación energética total. Actualmente, dicha cifra se sitúa en un **32%**, por lo que aún queda un largo recorrido hasta completar el objetivo en 2030.

Se pretende especialmente **introducir** las **energías renovables** en aquellos sectores en los cuales esta no ha calado especialmente, como son **el transporte, la construcción y la industria**. El principal problema con la adaptación de dichas medidas es que, algunos de sus objetivos son de carácter vinculante, mientras que otros son meras indicaciones.

En este sentido, se debate la necesidad de **disposiciones flexibles para la adaptación a cada una de las circunstancias nacionales** y para la **adecuación de los edificios del sector público**.

## EFICIENCIA ENERGÉTICA

La revisión de la Directiva de eficiencia energética aumenta el objetivo de eficiencia a escala europea de un 32,5% a un 36% para el consumo final y de un 39% para el consumo de energía primaria.<sup>5</sup>

Entre las propuestas para conseguir dichas metas, destacan las **nuevas obligaciones de ahorro de energía anual** y nuevas normas que persiguen el **consumo energético en los edificios del sector público** y medidas de protección a los consumidores vulnerables.

Estas medidas parecen haber tenido gran acogida entre los estados miembros, que apoyan el objetivo de aumentar la eficiencia de los edificios en el sector público, así como apoyar a los consumidores vulnerables. No obstante, son conscientes del cambio que supone la transición hacia un **sistema urbano eficiente**, sobre todo en ámbitos como la **calefacción y la refrigeración de edificios**, lo que supondría la **descarbonización de la calefacción** y refrigeración de edificios. Por último, se plantea también el acceso a la movilidad y el **transporte de emisión cero** y de baja emisión.

---

<sup>5</sup> Debe entenderse como energía primaria la contenida en los recursos naturales y energía final aquella lista para su consumo.



## INFRAESTRUCTURA PARA LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Se pretende revisar la legislación con el fin de **acelerar la implementación de infraestructuras para la recarga o repostaje de vehículos con combustibles alternativos**. Además, también se propone proporcionar fuentes alternativas de suministro de energías a los buques en puerto y a las aeronaves estacionadas. Esta propuesta **afecta a todos los modos de transporte**, incluyendo también objetivos a nivel de infraestructuras y facilidad de uso.

## NORMAS EN MATERIA DE EMISIONES DE CO2 DE TURISMOS Y FURGONETAS

La comisión ha propuesto la revisión de las normas relativas a las emisiones de Co2 en turismos y furgonetas, estableciendo **mayores objetivos de reducción para 2030** y fijando un nuevo **objetivo del 100% para 2035**. Esta propuesta persigue ayudar a los estados miembros a alcanzar los objetivos nacionales más elevados previsto en el **RRE**. De la misma manera, se estimula la **innovación tecnológica del sector**.

El objetivo de 2035 supondría un gran cambio a nivel europeo **del comercio de turismos y de combustibles**.

No obstante, las delegaciones han expresado la necesidad de que el texto definitivo del RRE refleje mejor la convergencia de la neutralidad climática, así como los objetivos y las previsiones anuales. Además, también se han tratado las siguientes cuestiones:

- o La **supresión** de la excepción que **beneficia a los fabricantes responsables del número de matriculaciones**.
- o En cuanto a los **incentivos para los vehículos de bajas emisiones y de emisión 0**, se plantean diferentes alternativas respecto a la **reforma de los incentivos**: desde la supresión inmediata de los mismos, la supresión paulatina o su mantenimiento tras 2030.

## FISCALIDAD DE LA ENERGÍA

En este ámbito, el Consejo ha propuesto la introducción de la imposición de los productos energéticos y de la electricidad basándose las medidas en los siguientes puntos:

- o En primer lugar, **armonizar la fiscalidad** de los productos energéticos y la electricidad en el marco de la directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE) con los objetivos energéticos y de clima de la UE.
- o Racionalizar el uso de **exenciones y de reducciones fiscales** por los estados miembros con el objetivo de preservar y mejorar el mercado interior, **actualizando los productos energéticos y sus tipos impositivos**, proporcionando un marco normativo que preserve y mejore el mercado.
- o Mantener la capacidad de **generar ingresos** para los presupuestos de los estados miembros.

Además, la Comisión plantea **cambiar la imposición actual**, basada en el volumen, a una imposición basada en el **contenido energético**. Para ello, se introducirá una clasificación de tipos impositivos en función del desempeño medioambiental. Además, se **limitarán los incentivos** a las energías fósiles, como el **gas y el petróleo**, teniendo estos previsiblemente tipos impositivos más elevados.

Se garantiza de esta manera la **coherencia entre la fiscalidad energética y los objetivos climáticos**. La fiscalidad influye de manera directa en la transición ecológica, ayudando a emitir las señales de precios e incentivando el consumo y la producción sostenibles. En este punto recae la importancia de la fiscalidad respecto a los nuevos retos del Objetivo 55.

## MECANISMO DE AJUSTE EN FRONTERA POR CARBONO (MAFC)



El **mecanismo de ajuste en frontera por carbono** (MAFC, en adelante) trata de evitar que los esfuerzos de reducción de emisiones de la UE se vean **contrarrestados** con un aumento de las emisiones fuera de las fronteras de la UE debido a la **deslocalización o al aumento de importación** de productos intensivos en carbono. Por ello, las nuevas medidas MAFC plantean un reto al comercio internacional.

El pasado 15 de marzo, se lanzó un acuerdo en torno a la base de la posición de las negociaciones sobre el MAFC. Dicho mecanismo está diseñado para aplicarse en **paralelo al régimen de comercio de derechos de emisión de la UE**, imitando y **completando** a las **mercancías importadas**. Al no haberse aprobado aun la propuesta definitiva y, teniendo en cuenta el último informe sobre el progreso de las medidas<sup>6</sup>, el nuevo sistema de ajuste en frontera sería aplicable a los sectores caracterizados por su alta producción de carbono: **hierro, acero, cemento, fertilizantes, aluminio y electricidad**.

De acuerdo con la comisión, este mecanismo funcionaría de 2023 a 2025 como una obligación informativa, **implementándose gradualmente desde 2026 hasta 2035**.

## COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES

Las medidas están destinadas a incrementar la demanda de energías renovables y combustibles de bajas emisiones de carbono en el sector del transporte aéreo. Estas medidas pretenden **reducir** notablemente las **emisiones de las aeronaves**, ya que el porcentaje de electrocombustibles y biocombustibles en el sector de la aviación solo representa el **0,05%** del consumo total.

## COMBUSTIBLES MÁS ECOLÓGICOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Este paquete de medidas estaría destinado a **incrementar la demanda de energías renovables y combustibles de bajas emisiones de carbono en el sector del transporte marítimo**. Estas medidas se han percibido como extremadamente complejas, tanto técnica como políticamente, debido a cuestiones más técnicas como la certificación de los combustibles renovables y el suministro de electricidad.

## FONDO SOCIAL PARA EL CLIMA

El fondo social para el clima, por sus implicaciones en política fiscal, está incluido dentro del grupo de trabajo de ECOFIN. Este fondo, pretende tratar y mitigar los efectos sociales y distributivos del nuevo régimen de comercio de **derechos de emisión** que se implementaría en **edificios y transporte por carretera**. De esta manera, se abordan así los efectos dispares que las nuevas medidas puedan tener tanto entre Estados Miembros como dentro de ellos. Se plantean también **medidas de apoyo a hogares, microempresas y usuarios del transporte**.

En general, las nuevas medidas y objetivos han planteado **dudas** algunas delegaciones, solicitando más información a la Comisión acerca de **los procesos de los nuevos mercados de emisión** y la posibilidad de que la transición entre estos y el RRE sea más flexible.

En el último debate, se plantearon cuestiones más formales sobre el FSC, como su posible votación dentro del marco presupuestario de los estados miembros, así como el proceso de validación de los planes y de su contenido. De la misma manera, se han debatido cuestiones más políticas como su ámbito de aplicación y la posibilidad de establecer una ayuda directa la renta, con las consecuencias presupuestarias que dichas medidas puedan tener.

<sup>6</sup> Informe de progreso de las iniciativas del Objetivo 55 del 2 de diciembre de 2021.



### 3. ¿CÓMO AFECTA EL OBJETIVO 55?

A pesar del estado previo de la reforma de las Directivas y la armonización de estas, los objetivos establecidos para 2030 suponen un cambio profundo en el sistema energético y de consumo de la UE, siendo las medidas principales las siguientes:

- Transformación e incorporación de **nuevos sectores en el mercado de derechos de emisión.**
- **Reducción de emisiones** de los Estados miembros, lo que incluye los **residuos y el fomento de la economía circular.**
- Transformación de la **agricultura**, apostando por un modelo más ecológico y eficiente-
- Nuevos objetivos de **eficiencia energética**, apostando por el ahorro energético y la eficiencia de los edificios.
- Se apuesta por una **descarbonización de la calefacción y refrigeración de los edificios.**
- Nuevo objetivo fijado para 2035, por el cual se establece que se **reduzcan al 100% las emisiones de Co2 en turismos y furgonetas.**
- Medidas en la fiscalidad de la energía: **cambio del sistema impositivo actual** basado en el volumen por un sistema basado en el contenido de la energía.
- **Cambios** en los combustibles en los sectores de **aviación y transporte marítimo.**

Además, la transformación energética, acompañada del fondo social y del **Reglamento de Reparto del Esfuerzo (RRE)**, supondrán la cooperación entre todos los Estados Miembros para conseguir la reducción de las emisiones.

Área de Sostenibilidad y Medio Ambiente de ECIJA

[info@ecija.com](mailto:info@ecija.com)

+34 91.781.61.60

# ECIJA



Most recognized  
Spanish firm in LATAM  
and Best European  
TMT Firm

---



34 practices  
globally recognized  
in 10 jurisdictions

---



Best Technology  
Firm

---



FINANCIAL  
TIMES

Amongst most  
innovative  
European Firms

---

## THE LAWYER

Best European  
TMT Firm

---



Most innovative  
project, Best Digital  
Economy Firm

---

---

Torre de Cristal  
Pº de la Castellana, 259C  
28046 Madrid