

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 25 de octubre de 2022
Ref.: UE 8/2022/AP

Asunto: Fit for 55 - Acuerdo Pleno del Parlamento Europeo sobre el reglamento FuelEU Marítimo y webinar de ECSA (4 nov). Webinar Global Factor sobre Directiva ETS (3 nov).

Muy Srs. nuestros:

Reglamento FuelEU Marítimo – Acuerdo Parlamento y webinar ECSA – 4 de noviembre de 9:00 a 11:00

El pasado 19 de octubre el Parlamento Europeo aprobó sus enmiendas a la propuesta de Reglamento FuelEU Marítimo, cuyo objetivo es reducir la intensidad de carbono de los combustibles utilizados por el transporte marítimo. Les adjuntamos un resumen de las posiciones de Comisión, Consejo y Parlamento, que tratarán de llegar a un acuerdo para el texto definitivo en los trílogos.

Asimismo, les informamos de que ECSA (la Asociación de Navieros Europea) organiza una **jornada telemática el viernes, 4 de noviembre de 9:00 a 11:00h** para informar de lo aprobado por el Parlamento y por el Consejo en relación con este Reglamento. Pueden solicitar la inscripción dirigiéndose a la siguiente dirección: Events@ecsa.eu

Webinar sobre la Directiva de comercio de derechos de emisión – 3 de noviembre de 9:00 a 10:00

Asimismo, les adjuntamos información sobre un webinar organizado por Globalfactor, **el 3 de noviembre de 9:00 a 10:00**, sobre el régimen europeo de comercio de derechos de emisión. Participarán en el mismo:

- Urko Díez – Jefe de área mercados de carbono. Oficina Española de Cambio Climático. Avances en los trílogos – Novedades y posición española
- Miguel Núñez – Jefe de área de normativa marítima y cooperación Internacional. Dirección General de la Marina Mercante. Impacto de las nuevas normas en el transporte marítimo.
- Maruxa Heras – Responsable de transporte marítimo. Global Factor. Cómo prepararse para entrar en el EU ETS.

Pueden registrarse gratuitamente haciendo clic [aquí](#).

Muy cordialmente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

>>>-----

FIT FOR 55: REGLAMENTO FUEL EU MARÍTIMO RESUMEN DEL AVANCE DE LA TRAMITACIÓN

El reglamento FuelEU Maritime pretende aumentar la cuota de combustibles renovables e hipocarbónicos en el transporte marítimo, estableciendo un límite a la intensidad media anual de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo, y fijando una sanción económica en caso de no cumplimiento.

El 19 de octubre el Parlamento aprobó su posición con respecto a este Reglamento. Se resume a continuación los principales puntos de las posiciones adoptadas por las tres instituciones (propuesta inicial de la Comisión, enmiendas adoptadas por el Consejo en julio y propuesta del Parlamento) que tratarán ahora de llegar a un acuerdo en los trílogos.

Ámbito de aplicación

- Comisión: incluye el CO₂, metano y los óxidos nitroso de los buques a partir de 5.000 GT.
- Parlamento: mantiene la propuesta de la Comisión. Establece que a más tardar el 1 de enero de 2027 y cada 5 años posteriormente, la Comisión estudiará, entre otros, la posible ampliación a buques de menor tamaño y a otros tipos de buque, la disponibilidad de biocombustibles o el encaje con la normativa OMI vigente.
- Consejo: mantiene la propuesta de la Comisión. Antes del 1 de enero de 2028 y cada 5 años, la Comisión estudiará, entre otros, la ampliación a buques de menor tamaño y a otros tipos de buque, la disponibilidad de biocombustibles o el encaje con la normativa OMI vigente.

Ámbito geográfico

- Comisión: 100% de la energía utilizada en los viajes intracomunitarios y de los buques atracados en puertos de la UE, y 50% de las emisiones de los viajes extracomunitarios. No se contemplan exenciones.
- Parlamento: mantiene la propuesta de la Comisión. Ver exenciones en siguientes apartados.
- Consejo: mantiene la propuesta de la Comisión. Ver exenciones en siguientes apartados.

Calendario de aplicación

La intensidad de carbono del combustible utilizado deberá reducirse, como mínimo, en los siguientes porcentajes respecto de la media de 2020:

Periodo	Comisión	Consejo	Parlamento
2025-29	2%	2%	2%
2030-34	6%	6%	6%
2035-39	13%	13%	20%
2040-44	26%	26%	38%
2045-50	59%	59%	64%
Desde 2050	75%	75%	80%

Electricidad en puerto

- Comisión: A partir de 2030, portacontenedores y buques de pasaje deben cubrir todas sus necesidades energéticas en puerto mediante conexión eléctrica.
- Parlamento: Se exigirá desde la misma fecha a los mismos tipos de buques para las necesidades de energía eléctrica.
- Consejo: Igual que el Parlamento. Permite además a los estados incluir la obligación de conectarse a los buques fondeados.

Acumulación y préstamo de balances de conformidad excedentarios (*pooling*)

- Comisión: se permite compensar los balances de conformidad no cumplidores con los excedentarios de un mismo buque dos años seguidos, o de dos buques distintos en un mismo año (si tienen el mismo verificador). Detalles en los art. 17 y 18 de la propuesta.
- Parlamento: se permite compensar los balances de conformidad no cumplidores con los excedentarios de un mismo buque tres años seguidos, o de dos buques distintos en un mismo año (si tienen el mismo verificador).
- Consejo: mantiene la propuesta de la Comisión, aunque restringe los casos en que se puede utilizar el mecanismo (ver art. 18.3 de la propuesta del Consejo).

Medidas para el incentivo de los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBOs)

- Comisión: no contempladas
- Parlamento: A partir del 1 de enero de 2030, al menos el 2 % de la energía media anual utilizada a bordo de un buque se satisfará con combustibles sintéticos (RFNBOs). Hasta el 31 de diciembre de 2034, no se aplicará a las empresas y sus filiales que exploten tres o menos buques. Además, para fomentar su uso, se aplicará a los RFNBOs un multiplicador de 2, es decir, cada t consumida se contará doble.
- Consejo: Se recompensa el uso de combustibles sintéticos aplicando un multiplicador de 2 hasta 2030 y de 1,5 hasta 2035.

Responsable de asumir los costes de este Reglamento y del pago de las sanciones en caso de incumplimiento

- Comisión: establece que el responsable es el armador.
- Parlamento: el responsable es el operador comercial del buque (aquel que decide la carga transportada, la ruta y la velocidad).
- Consejo: Se mantiene la responsabilidad del armador, aunque se incluye en el articulado la posibilidad de incluir en el contrato de fletamento una obligación al operador comercial de reembolsar al titular la penalización en la que haya incurrido el buque. En realidad esta posibilidad ya existe, sin necesidad de que se incluya en un Reglamento, por lo que la utilidad práctica de esta disposición es limitada.

Regiones ultraperiféricas (Canarias)

- Comisión: ningún tratamiento especial.
- Parlamento: Exime permanentemente un 50% de la energía utilizada en los viajes hacia/desde regiones ultraperiféricas o durante la estancia en los puertos de estas regiones. Esta exención no se aplica a los viajes interinsulares, que sí podrán ser eximidos por los Estados al 100% hasta el 31 de diciembre de 2029, al igual que la estancia en puerto asociada.
- Consejo: propone las mismas exenciones que el Parlamento

Islas y tráficos con Obligaciones de Servicio Público (OSP) o bajo Contrato de Servicio Público.

- Comisión: ningún tratamiento especial.
- Parlamento: hasta el 31 de diciembre de 2029, los Estados podrán eximir los buques que operen en tráficos sometidos a OSPs o bajo Contrato de Servicio Público. También hasta esa fecha, el 100% de las emisiones en los viajes de buques de pasaje (excluidos los cruceros) y ro-pax hacia/desde islas con menos de 100.000 habitantes censados, y sus estancias en puerto.
- Consejo: no contempla exenciones a los tráficos sujetos a OSPs pero los estados miembros podrán eximir, hasta el 31 de diciembre de 2029, el 100% de las emisiones en los viajes de buques de

pasaje (excluidos los cruceros) y ro-pax hacia/desde islas con menos de 200.000 habitantes censados, y sus estancias en puerto.

Medidas para evitar la fuga de carbono.

- Comisión: no contempla ninguna.
- Parlamento: Se añade una disposición por la que las escalas de los buques portacontenedores en un puerto de transbordo de contenedores vecino a menos de 300 millas náuticas de la UE no se considerarán como un puerto de escala, sino como parte del viaje global.
- Consejo: misma propuesta que el Parlamento.

Destino de los ingresos del sector marítimo

- Comisión: los ingresos de lo recaudado con las sanciones a los buques se destinarán al sector de transporte marítimo desde el Fondo de Innovación general.
- Parlamento: crea un fondo específico para el transporte marítimo, que denomina «Ocean Fund», al cual irá destinado el 100% de los ingresos del FuelEU, que se invertirán en proyectos en el sector del transporte marítimo (proyectos de innovación, contratos por diferencia de carbono, diferencia de precio entre combustibles convencionales y alternativos, etc.).
- Consejo: el importe de las sanciones por no alcanzar los objetivos del reglamento se asigna a los estados, que deben garantizar que se destinan al sector marítimo.