

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 15 de julio de 2021
Ref: SMA 22/2021/AB

Asunto: UE: Publicación del paquete legislativo ‘fit for 55’ de la Comisión Europea

Muy Srs. nuestros:

La Comisión Europea presentó ayer el paquete legislativo [‘Fit for 55’](#), que incluye 6 Reglamentos y 6 Directivas cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030 en comparación con los niveles de 1990, en línea con el Pacto Verde Europeo (hasta la presentación del Pacto Verde el objetivo era del 40%).

Entre las propuestas presentadas las siguientes impactarán directamente en el sector de transporte marítimo (pinchando en los enlaces se accede al texto completo de cada propuesta, son documentos muy extensos de más de 370 páginas de media):

- Revisión del Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión ([EU-ETS](#)) para incluir en dicho sistema al transporte marítimo y del Reglamento MRV de la UE, sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por los buques.
- [Reglamento Fuel EU Maritime](#).
- Revisión de la [Directiva sobre fiscalidad de la energía](#).
- [Directiva sobre energías renovables](#).
- [Reglamento para el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos](#).
- [Reglamento sobre mecanismo de ajuste en frontera de las emisiones de carbono \(CBAM\)](#).

La Asociación de Navieros Europea (ECSA) ha efectuado un primer análisis de las propuestas: EU-ETS/MRV, FuelEU Maritime y fiscalidad de la energía, que hemos traducido y les adjuntamos en un **Anexo**.

Además, ECSA circuló ayer una [Nota de Prensa](#) en la que hace una valoración general del paquete ‘fit for 55’ y, en líneas generales, expone que el sector marítimo:

- Observa una falta de coherencia entre algunas de las propuestas que podría socavar sus objetivos medioambientales.
- Defiende la creación de un fondo específico en el marco del EU-ETS para estabilizar el precio del carbono y apoyar al sector del transporte marítimo en la transición energética del sector.
- Acoge positivamente el reconocimiento del papel del operador comercial en la propuesta de inclusión del transporte marítimo en el EU-ETS.
- Apoya una implantación gradual del sistema de EU ETS y considera importante disponer de tiempo suficiente con el fin de crear señales de inversión e identificar posibles errores en el diseño del sistema.
- Respalda el objetivo de la iniciativa FuelEU Maritime de fomentar la utilización de combustibles más limpios que actualmente no están disponibles comercialmente. No obstante, la propuesta no parece ser coherente con otras propuestas del ‘fit for 55’.
- Opina que imponer una sanción económica a los buques cuando la infraestructura de Suministro de Energía en Tierra (*Onshore Power Supply*, OPS) no está disponible en un puerto, penaliza a la entidad equivocada.
- En lo que respecta a la Directiva sobre fiscalidad de la energía, ECSA rechaza la propuesta de eliminar la actual exención fiscal para el combustible y considera fundamental que se exima de

impuestos a todas las fuentes de energía suministradas a los buques, debido al carácter internacional del transporte marítimo.

Les mantendremos informados sobre las novedades que se produzcan en estas materias.

Muy atentamente,

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.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

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.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

**Primer análisis de ECSA sobre las propuestas legislativas
EU-ETS/MRV, FuelEU Maritime y fiscalidad de la energía
(14 de julio 2021)**

1. Puntos principales de la propuesta de Directiva EU-ETS/MRV:

- Incorporación del transporte marítimo en el sistema EU-ETS abierto (permitirá a las empresas comprar derechos de emisiones de otros sectores).
- El EU-ETS cubriría alrededor de 90 Mt de CO₂.
- El período de aplicación gradual comenzará con el 20% de las emisiones del transporte marítimo en 2023 y cubrirá gradualmente el 100% de las emisiones en 2026.
- Reducción anual de las emisiones del 4,2% (en lugar del 2,2% anual bajo el sistema actual).
- Entidad responsable: será la ‘empresa’ tal como se define en el Reglamento MRV y Código ISM.
- Incluye un ‘Considerando’ que reconoce el papel de operador comercial (entidad responsable de elegir el combustible, ruta y velocidad del buque).
- El ámbito de aplicación del Fondo para la Innovación se amplía para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles.
- El ámbito geográfico incluye las emisiones en puerto, viajes dentro de la UE y parte de los viajes internacionales que se notifican con arreglo al Reglamento MRV, es decir, el 50% de los viajes de entrada y el 50% de los viajes de salida.
- El Reglamento MRV seguirá siendo un reglamento independiente: se va a modificar para adaptarlo a las disposiciones del EU-ETS mediante la introducción de planes de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones agregadas a nivel de la empresa.
- Personas clave del Parlamento Europeo (PE): Esther de Lange (PPE), Jytte Guteland (S&D), Michael Bloss (Verdes), Emma Wiesner (Renew).

2. Puntos principales de la propuesta de Reglamento FuelEU Maritime:

- Objetivos para mejorar la intensidad de carbono de los combustibles utilizados por los buques en navegación: 2% para 2025, 6% para 2030, 13% para 2035, 26% para 2040, 59% para 2045 y 75% para 2050. Los porcentajes de reducción se calculan sobre la media de la flota mundial en 2020, pendiente de cálculo.
- El Suministro de Electricidad en Tierra (*Onshore Power Supply*, OPS) será obligatorio para los portacontenedores y buques de pasaje a partir de 2030.
- La exención de conectarse al OPS cuando la infraestructura no esté disponible en el puerto o no sea compatible con el equipo del buque sólo se permitirá hasta finales de 2034.
- El ámbito geográfico se va a alinear con el EU-ETS, es decir, limitado a emisiones en puerto, viajes dentro de la UE y parte de los viajes internacionales que se notifican con arreglo al Reglamento MRV, es decir, el 50% de los viajes de entrada y el 50% de los viajes de salida.
- Establecimiento de un sistema MRV adicional a efectos del Reglamento FuelEU Maritime.

- Se establece un mecanismo que permite el cumplimiento de los requisitos por un conjunto de operadores, que se considera más flexible para las pequeñas y medianas empresas que el cumplimiento por el conjunto de buques de una misma empresa.
- Sanciones armonizadas de la UE para los buques que no cumplan los objetivos.
- La trasposición a la legislación nacional no es necesaria al ser un Reglamento, por lo que tiene un efecto jurídico directo. Las primeras obligaciones se introducen en 2024.

3. Puntos principales de la propuesta de Directiva sobre fiscalidad de la energía:

- Fundamento jurídico: art. 113 del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE), es decir, unanimidad en el Consejo.
- Tipos impositivos mínimos que se actualizarán/indexarán periódicamente.
- El transporte marítimo será gravado, se fijará un tipo impositivo mínimo.
- Los niveles mínimos impositivos deben ser inferiores a los aplicables al consumo general de carburante sin un período transitorio. El transporte marítimo fuera de la UE puede quedar exento o gravado al mismo nivel que el transporte marítimo dentro de la UE.
- Los combustibles alternativos (biocombustibles avanzados y electrocombustibles) y la electricidad tendrán un tipo mínimo de cero durante 10 años.
- La electricidad en tierra podría quedar exenta.