

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 16 de febrero de 2022

Ref: Varios 5/2022/MH

**Asunto: 1. Reglamento de taxonomía – publicación actos delegados.
2. Directrices de ayudas de estado en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022.**

Muy Srs. nuestros:

1. Reglamento de taxonomía

Como saben, en junio de 2020 se publicó el [Reglamento sobre taxonomía](#), que:

1. Fija los criterios para determinar si una actividad económica se considera medioambientalmente sostenible.
2. Establece que a partir del 1 de enero de 2022 las grandes empresas deberán informar sobre su alineación con este Reglamento. Se consideran empresas grandes las que **cumplen dos de los siguientes criterios**:
 - tienen más de 250 empleados;
 - volumen de negocio de al menos 40 millones de euros;
 - activos por valor de 20 millones de euros.

En relación con la Taxonomía el pasado mes de diciembre la Comisión publicó dos actos delegados:

- [Reglamento delegado 2021/2139](#) que desarrolla los criterios técnicos de selección para identificar las actividades adaptadas a los objetivos climáticos según la taxonomía.
- [Reglamento delegado 2021/2178](#) que desarrolla el Artículo 8 del Reglamento de taxonomía sobre el contenido y la presentación de la información que deben publicar las empresas.

Con respecto al gas natural, el Reglamento reconoce su papel como tecnología importante en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, si bien no hace referencia a su uso como combustible marino.

2. Directrices de ayudas de estado en materia de clima, protección del medioambiente y energía 2022

En diciembre de 2021, la Comisión Europea aprobó las [Directrices de ayudas de estado en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022](#), que sustituyen a las de [2014-2020](#) y **establecen el marco en el que los Estados miembros pueden conceder ayudas estatales** para facilitar el desarrollo de actividades económicas que mejoren la protección del medio ambiente sin que se falsee la competencia o se produzcan distorsiones en el mercado interior.

Las nuevas Directrices incluyen una sección específica sobre ayudas para incentivar las inversiones en movilidad limpia en todos los modos de transporte. Las nuevas inversiones en gas natural deberán demostrar que son compatibles con los objetivos climáticos de la Unión para 2030 y 2050, y facilitan la transición hacia combustibles menos contaminantes.

Les adjuntamos dos notas que resumen los principales aspectos relacionados con el transporte marítimo que figuran en la Taxonomía y en las mencionadas Directrices.

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.*

>>>-----

TAXONOMIA

En junio de 2020 se publicó el [Reglamento 2020/852](#) sobre el establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento sobre Taxonomía). Este reglamento fija los **criterios para determinar si una actividad económica se considera medioambientalmente sostenible** y de esta manera orientar las inversiones hacia estas actividades.

El reglamento establece que los bancos tendrán que informar sobre la alineación de sus carteras de préstamos e inversiones de acuerdo con los principios de esta taxonomía. De la misma manera, **las empresas a las que se les aplique la Directiva de información no financiera** (las consideradas grandes empresas) también deberán informar sobre la proporción de sus actividades sostenibles y su alineación con este Reglamento. Se consideran empresas grandes las que cumplen dos de los siguientes criterios:

- tienen más de 250 empleados;
- volumen de negocio de al menos 40 millones de euros;
- activos por valor de 20 millones de euros.

El Reglamento de taxonomía clasifica las actividades económicas en 3 tipos:

- De transición: aquellas para las que no existe una alternativa ni tecnológica ni económicamente viable de bajas emisiones de carbono y que contribuyen de forma sustancial a la mitigación del cambio climático.
- Facilitadoras: las que permiten a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los objetivos medioambientales. Por ejemplo, la fabricación de buques con tecnologías hipocarbónicas.
- Sostenibles “per se” o bajas en carbono: aquellas que tienen bajas emisiones de gases de efecto invernadero “en un sentido absoluto”. Por ejemplo, los buques con cero emisiones directas.

Para que una inversión sea considerada sostenible, además de pertenecer a algunos de los 3 tipos anteriores, deberá cumplir unos **criterios técnicos de selección** que se definen mediante actos delegados.

En relación con la Taxonomía el pasado mes de diciembre la Comisión publicó dos actos delegados:

- [Reglamento delegado 2021/2139](#) de 4 de junio (publicado en el DOUE de 9 de diciembre) que desarrolla los criterios técnicos de selección para identificar las actividades adaptadas a los objetivos climáticos según la taxonomía.
- [Reglamento delegado 2021/2178](#) de 6 de julio (publicado en el DOUE de 10 de diciembre) que desarrolla el Artículo 8 del Reglamento de taxonomía sobre el contenido y la presentación de la información que deben publicar las empresas.

El 2 de febrero la Comisión presentó un acto delegado complementario que modifica los Reglamentos anteriores y que añade a la taxonomía varias actividades relacionadas con el gas natural y la energía nuclear desde el punto de vista energético, es decir, su uso para generar energía eléctrica y calor/frío. Si no hay oposición por parte del Consejo y/o Parlamento europeo, este acto delegado complementario será de aplicación a partir del 1 de enero de 2023.

Reglamento delegado 2021/2139

Define los criterios técnicos de selección aplicables hasta el 31 de diciembre de 2025 para considerar que una actividad económica contribuye a la mitigación del cambio climático y para determinar si causa un perjuicio significativo.

En el Considerando 34 se establece que el **transporte marítimo debe considerarse una actividad económica de transición**, es decir, aquella para la que no existe una alternativa ni tecnológica ni

económicamente viable de bajas emisiones de carbono y que al mismo tiempo contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático.

El Anexo I define los criterios técnicos de selección para cada actividad (si la actividad es elegible y está alineada con la Taxonomía). En relación con el transporte marítimo, hay 4 tipos de actividades sobre las que se definen criterios:

— **Transporte marítimo de mercancías y embarcaciones para operaciones portuarias y actividades auxiliares y Transporte marítimo de pasajeros:** comprende la adquisición, financiación, fletamento y explotación de buques destinados al transporte de mercancías, transporte combinado de mercancías y pasajeros y transporte de pasajeros. Se incluye a los cruceros.

Se considera que la actividad contribuye a la mitigación del cambio climático si cumple uno o varios de estos criterios:

- a) buques con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) buques híbridos y de combustible dual que obtienen al menos el 25% de su energía de combustibles con cero emisiones directas de CO₂ o de electricidad (hasta el 31 de diciembre de 2025)
- c) mientras no sean viables los buques con cero emisiones directas, se aceptan buques con un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido un 10 % inferior al EEDI de referencia aplicable a 1 de abril de 2022, siempre que puedan operar con combustibles con cero emisiones directas o procedentes de fuentes renovables (hasta el 31 de diciembre de 2025).

En el caso del transporte de mercancías se añade un criterio adicional:

- d) mientras no sean viables los buques con cero emisiones directas, buques que sirvan para propiciar el cambio modal del transporte por carretera al mar, y tengan unas emisiones directas de CO₂, calculadas utilizando el EEDI de la OMI, un 50% inferiores al valor medio de referencia definido para los vehículos pesados (hasta el 31 de diciembre de 2025).

En todos los casos, se excluyen los buques dedicados al transporte de combustibles fósiles.

— **Fabricación de tecnologías hipocarbónicas para el transporte:** incluye la fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de buques no dedicados al transporte de combustibles fósiles y otros modos de transporte. Se consideran actividades facilitadoras, es decir, que permiten directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los objetivos medioambientales. El criterio a cumplir es que los buques construidos o renovados cumplan los criterios técnicos definidos en el apartado anterior para el transporte de mercancías y pasajeros.

— **Renovación de embarcaciones para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías:** comprende la renovación y modernización de buques destinados al transporte de mercancías o pasajeros, y embarcaciones para operaciones portuarias y actividades auxiliares. Se considera que cumplen los criterios aquellos buques que no se dedican al transporte de combustibles fósiles y que, tras la renovación, reducen el consumo de combustible al menos un 10% (en g por tpm y milla náutica transportada).

Reglamento delegado 2021/2178

Este Reglamento desarrolla el artículo 8 del Reglamento de taxonomía sobre normas de divulgación de información comunes a todas las empresas financieras y no financieras. Es **obligatorio a partir del 1 de enero de 2022** para grandes empresas, como ya se ha mencionado, aquellas que cumplen dos de los siguientes criterios:

- tienen más de 250 empleados;
- volumen de negocio de al menos 40 millones de euros;

— activos por valor de 20 millones de euros.

Estas empresas incluirán en su estado no financiero o en su estado no financiero consolidado información sobre la forma y la medida en que sus actividades se asocian a actividades económicas consideradas sostenibles. En concreto:

- la proporción de su facturación que procede de productos o servicios relacionados con actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles, y
- la proporción del total de su activo fijo y de sus gastos de explotación relacionadas con activos o procesos asociados a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles.

En el primer año, bastará con informar de la proporción de las actividades económicas que son aptas para la taxonomía (en términos de volumen de negocios, CAPEX y OPEX). A partir de 2023, también será necesario informar de la proporción de las actividades que están alineadas con la taxonomía (en términos de volumen de negocios, CAPEX y OPEX). Las definiciones para identificar la elegibilidad de la taxonomía y la alineación de la taxonomía se incluirán en los actos delegados. Las actividades aptas son las que se consideran elegibles (por ej. el transporte marítimo) y las alineadas son las que además de ser elegibles cumplen los criterios técnicos antes indicados.

La Comisión ha publicado un [documento de preguntas y respuestas](#) para ayudar a las empresas a cumplir este Reglamento.

DIRECTRICES DE AYUDAS DE ESTADO EN MATERIA DE CLIMA, PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE Y ENERGÍA 2022

En diciembre de 2021, la Comisión Europea aprobó las [Directrices de ayudas de Estado en materia de clima, protección del medioambiente y energía 2022](#), que establecen el marco en el que los Estados miembros pueden conceder ayudas estatales (con obligación de ser notificadas a la Comisión) para facilitar el desarrollo de actividades económicas que mejoren la protección del medioambiente y ayudas a actividades en el sector de la energía sin que se falsee la competencia o se produzcan distorsiones en el mercado interior.

Estas Directrices sustituyen a las de [2014-2020](#) y se aplicarán a todas las ayudas nuevas concedidas a partir del 27 de enero de 2022. En el caso de regímenes de ayudas existentes, tendrán que adaptarse a las nuevas Directrices antes del 31 de diciembre de 2023.

Características generales

Estas directrices establecen un marco específico para proyectos relacionados con la protección del medioambiente como por ejemplo el despliegue de energías renovables, medidas de eficiencia energética, ayudas a la movilidad limpia, infraestructuras, economía circular, reducción de la contaminación, protección y restauración de la biodiversidad, así como medidas para garantizar la seguridad del suministro energético.

Las Directrices de 2014-2020 ya contemplaban ayudas a la adquisición y adaptación de buques dentro de la sección de ayudas destinadas a facilitar el cumplimiento de nuevas normas de la UE y, éstas se concedían hasta que la norma en cuestión entraba en vigor.

Las nuevas Directrices incluyen una sección nueva y específica de ayudas que incentiven las inversiones en **movilidad limpia, en todos los modos de transporte** y favorezcan el despliegue de la infraestructura de repostaje y recarga.

Las nuevas inversiones en gas natural deberán demostrar que son compatibles con los objetivos climáticos de la Unión para 2030 y 2050, y facilitan la transición hacia combustibles menos contaminantes.

Además, las Directrices:

- Incluyen secciones nuevas o actualizadas sobre ayudas a la **prevención o reducción de la contaminación distinta de la causada por los gases de efecto invernadero**, incluida la contaminación acústica, las ayudas a la eficiencia de los recursos y la economía circular, y las ayudas a la biodiversidad y a la reparación de daños medioambientales.
- **Amplían las categorías de inversiones y tecnologías**. Se crea una nueva sección dedicada a la reducción y la prevención de las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular mediante inversiones **en producción de energías renovables**, eficiencia energética en los procesos de producción y descarbonización industrial. Para esta sección, se introducen nuevos instrumentos de ayuda, tales como los **contratos por diferencia para el carbono**.

Movilidad limpia – concepto de vehículo limpio

Las Directrices establecen que un buque se considerará “vehículo limpio” siempre que cumpla con los criterios técnicos de selección para el transporte marítimo establecidos en el Reglamento de taxonomía, es decir, un buque para.

- El transporte de mercancías o pasajeros, para operaciones portuarias o para actividades auxiliares sin emisiones directas (chimenea) de CO₂; o
- El transporte de mercancías o pasajeros, para operaciones portuarias o actividades auxiliares, con un motor híbrido o de combustible dual que obtiene al menos un 25% de su energía de

combustibles sin emisiones directas de CO₂ o electricidad para su funcionamiento normal en el mar y en puerto o que ha alcanzado un valor del **Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI)** de la Organización Marítima Internacional **un 10% inferior a los requisitos EEDI aplicables el 1 de abril de 2022 y que puede funcionar con combustibles sin emisiones directas de CO₂ o con combustibles procedentes de fuentes renovables** (entendemos que se incluyen los ecocombustibles y el biogas); o

- El transporte de mercancías, que se utiliza exclusivamente para la prestación de servicios de transporte costero o de corta distancia destinados a propiciar el cambio de modo de transporte de mercancías que actualmente se transportan por tierra al mar y que tiene emisiones directas de CO₂, calculadas utilizando el EEDI, un 50% inferiores al valor medio de referencia de las emisiones de CO₂ definido para los vehículos pesados.

Tipos de ayudas

1. Ayudas para la movilidad limpia (en el caso de buques)

En este apartado se contemplan ayudas para la adquisición, arrendamiento financiero y readaptación de buques limpios y ayudas a la implantación de infraestructura de recarga o repostaje.

Podrán concederse ayudas para:

- La adquisición y el arrendamiento financiero de buques limpios nuevos o usados.
- La adaptación de buques en los siguientes casos:
 - cuando ello les permita ser considerados buques limpios; o
 - cuando sea necesario para permitir que los buques utilicen o aumenten el porcentaje de biocarburantes y combustibles sintéticos, incluidos los carburantes líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico, además de los combustibles fósiles, o como alternativa a los mismos; o
 - cuando sea necesario para permitir que los buques utilicen la propulsión del viento.

En el caso del gas natural, la Comisión considera que las ayudas a la inversión en este tipo de vehículos pueden reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a corto plazo, pero agravar las externalidades medioambientales negativas a largo plazo, en comparación con inversiones alternativas. No obstante, en el caso del transporte por vías navegables podrán concederse si el Estado miembro demuestra que no se dispone en el mercado de alternativas más limpias, ni se espera que estén disponibles a corto plazo.

Importe de la ayuda:

En todos los casos será como máximo la diferencia entre ingresos y costes económicos del proyecto objeto de ayuda (incluida la inversión y el funcionamiento) frente a los del proyecto alternativo que presumiblemente habría realizado sin la ayuda. En estos casos, el Estado miembro llevará a cabo un control a posteriori para verificar que el nivel de ayuda concedido fue adecuado.

En las readaptaciones para mejorar el comportamiento medioambiental, los costes subvencionables podrán consistir en los costes totales de inversión.

- En el caso de ayudas concedidas tras un procedimiento de licitación competitivo, el importe de la ayuda será el que figure en la oferta/solicitud.
- En el caso de que no se lleve a cabo un procedimiento de licitación competitivo la ayuda máxima será del 40% de los costes subvencionables y podrá aumentar un 10% para buques sin emisiones y un 10-20% adicional en el caso de medianas o pequeñas empresas respectivamente.

Ayudas para la prevención o reducción de la contaminación distinta de los gases de efecto invernadero

La ayuda deberá centrarse en la prevención o reducción de la contaminación directamente ligada a las actividades del beneficiario y superar las normas de la Unión en materia de protección del medioambiente, aumentar el nivel de protección medioambiental en ausencia de normas de la Unión o cumplir con normas de la Unión ya adoptadas pero que todavía no estén en vigor (la inversión se debe ejecutar al menos 18 meses).

No deberá simplemente desplazar la contaminación de un sector a otro o de un compartimento medioambiental a otro (por ejemplo, del aire al agua). Cuando la ayuda se centre en la reducción de la contaminación, deberá lograr una reducción global de la contaminación.

La ayuda máxima será del 40% de los costes subvencionables y podrá aumentar un 10-20% en el caso de medianas o pequeñas empresas respectivamente. Las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo, pueden obtener un 15% adicional y las destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas obtendrán un 5% adicional. Finalmente, las ayudas para actividades ecoinnovadoras aumentarán en un 10%.

Entendemos que en este punto se podrían incluir proyectos relacionados con la reducción del ruido y otras medidas medioambientales a bordo.

Ayudas en forma de reducción de impuestos o cargas parafiscales

Se pueden conceder si el Estado miembro demuestra que se reúnen las dos condiciones siguientes:

- las reducciones se destinan a los sectores más afectados por el impuesto o la tasa medioambiental de que se trate y que además estos sectores no podrían desarrollar sus actividades económicas de manera sostenible sin la reducción;
- el nivel de protección del medioambiente realmente alcanzado mediante la aplicación de las reducciones es superior al que se lograría sin aplicarlas.

Ayudas para estudios o servicios de consultoría en cuestiones relacionadas con el clima, la protección del medioambiente y la energía

Se pueden conceder ayudas para estudios o servicios de consultoría directamente vinculados a proyectos o actividades cubiertos por las Directrices en cuestiones relacionadas con el clima, la protección del medioambiente y la energía. La ayuda podrá concederse con independencia de que el servicio de estudios o consultoría vaya seguido de una inversión en esta materia.

El servicio de estudios o consultoría no deberá ser una actividad continuada o periódica ni estar relacionada con los costes de explotación habituales de la empresa.