

'Fit for 55' package: Fuel EU Maritime Valoración inicial de la Evaluación de Impacto de la Comisión Europea



La Comisión Europea ha llevado a cabo una Evaluación del Impacto (EI) que el Reglamento Fuel EU, derivado del paquete "Fit for 55", tendrá en el transporte marítimo.

La EI encuentra que la fuerte dependencia de los combustibles fósiles y la lenta adopción de combustibles alternativos en el sector marítimo plantean problemas particulares para lograr los objetivos de la UE. La EI hace referencia al informe anual de 2019 de la Comisión sobre las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, que señala que el gas natural licuado (GNL) representó solo el 3 % del consumo total de combustible marítimo en 2018. La EI también menciona el cuarto estudio de GEI de la International Organización Marítima (OMI), según la cual el 98,4 % de la flota en 2018 disponía de motores convencionales de fuel oil. Además, en el contexto de las emisiones de los buques atracados, la EI señala que el uso del suministro eléctrico en tierra (OPS) ha sido 'insignificante'

La EI explica que el actual marco regulatorio de la UE se refiere al suministro e infraestructura de combustibles, pero no establece obligaciones sobre el uso de RLF (Renewable and Low-carbon Fuels) en el transporte marítimo. Por ello, la iniciativa se centra específicamente en el lado de la demanda y las 'barreras de mercado específicas que impiden el despliegue de RLF en el sector del transporte marítimo'

La EI identifica dos problemas:

- P1) 'el bajo uso de RLF por parte de los barcos que hacen escala en puertos de la UE', y
- P2) 'el bajo uso de combustibles de cero emisiones por parte de los barcos atracados en puertos de la UE'.

La EI define cinco motivos principales para la falta de adopción de RLF:

- D1) 'falta de previsibilidad del marco regulatorio con inversiones de alto riesgo;
- D2) 'baja madurez de los nuevos combustibles/tecnologías renovables y bajas en carbono, con alto riesgo para los promotores';
- D3) 'costes más altos de las alternativas en comparación con los combustibles fósiles (también debido a bajas economías de escala)';
- D4) 'alta interdependencia del suministro y la distribución (situación del huevo y la gallina)'; y
- D5) 'posibilidad de abastecimiento de combustible fuera de la UE (riesgo de fuga de carbono)'.

Objetivos de la iniciativa

Esta iniciativa tiene como objetivo general 'aumentar la aceptación de RLF en el transporte marítimo de la UE con el fin de reducir las emisiones del sector, tanto en la navegación como en el atraque y, por lo tanto, contribuir a lograr los objetivos climáticos internacionales y de la UE'.

La EI identifica cinco objetivos específicos, que corresponden con los motivos principales para la falta de adopción de RLF:

SO1) 'mejorar la previsibilidad mediante el establecimiento de un entorno regulatorio claro sobre el uso de RLF en Transporte marítimo';

SO2) 'estimular el desarrollo tecnológico';

SO3) 'estimular la producción a mayor escala de RLF con suficiente nivel de preparación de alta tecnología (TRL) y reducir la brecha de precios con combustibles y tecnologías actuales';

SO4) 'crear demanda de los operadores de barcos para bunker RLF o conectarse a la red eléctrica mientras esté atracado'; y

SO5) 'evitar la fuga de carbono'

Gama de opciones consideradas

La EI presenta tres opciones de política parcialmente acumulativas, y explica la metodología para seleccionar las medidas y opciones políticas. Las medidas se han agrupado en cada opción de política en tres áreas de intervención: i) mejora de la tasa de penetración de RLF; ii) estímulo a la introducción de soluciones energéticas de cero emisiones; y iii) certificación, informes y ejecución.

Propuestas de Mandatos legislativos

La EI explica que la iniciativa afectaría a los buques más allá 5.000 toneladas brutas, ya que son responsables del 90 % de las emisiones de CO2 en el sector marítimo.

- La opción 1 (enfoque prescriptivo sobre la elección de tecnologías) mejoraría la tasa de penetración de RLF mediante el establecimiento de una cuota mínima basada en el volumen de RLF (mandato de mezcla) para los buques en escalas de navegación en puertos de la UE (medida M1) a partir de 2025
- La Opción 2 (enfoque de tecnologías basado en objetivos) establecería, contrariamente al mandato de la Opción 1 (M1) basado en volumen, objetivos máximos sobre la intensidad de GEI de la energía utilizada por los buques en navegación y atracados (M2) a partir de 2025 en adelante. Los operadores marítimos serían libres de elegir combustibles y tecnologías.
- La opción 3 (enfoque basado en objetivos sobre tecnología y mecanismos de recompensa para los que superan los logros) (opción preferida) contiene las mismas medidas que la opción 2, pero además propone incentivos para estimular la introducción de soluciones energéticas de cero emisiones y para recompensar a los que superan los objetivos (M5).

Más información: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2022\)699482](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)699482)