
PREGUNTAS GENERALES PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL

Concurrencia no competitiva: Ecoincentivo
Marítimo.

PLAN DE RECUPERACIÓN,
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

ECOINCENTIVOS GENERAL

1. ¿Qué es un ecoincentivo?

Por definición, los ecoincentivos son una serie de ayudas o iniciativas encaminadas a facilitar o impulsar el uso y/o adquisición de bienes y servicios que no son dañinos con el medio ambiente. El Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR) incluye una partida de 120 millones de euros para incentivar, a través de eco-incentivos el desarrollo y uso de servicios de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos. Así se pretende consolidar y aumentar la cuota modal del transporte ferroviario y marítimo. El coste subvencionable es el coste externo ahorrado, que en este caso depende de la reducción de las emisiones contaminantes que se consiga con el trasvase de la carretera al tren o los buques.

Coste Externo Carretera – Coste Externo Mar o FFCC= coste externo subvencionable. En el caso de los ecoincentivos marítimos, será una ayuda a la demanda, dirigida a los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga rodada, y la ayuda será proporcional al mérito socioambiental generado por el uso de los servicios marítimos. No todos los servicios marítimos son elegibles. En concreto, estarán cubiertos por este tipo de ayudas los servicios marítimos que cumplan los siguientes requisitos:

- a) Admitir el embarque de unidades elegibles (buques ro-ro, con-ro o ro-pax)
- b) Conectar puertos situados en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea.
- c) Tener origen o destino en un puerto de interés general del territorio nacional.
- d) Ser un servicio regular, con la frecuencia mínima que se establezca en la correspondiente convocatoria.
- e) Ser un servicio de transporte marítimo de mercancías para el que exista una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

El ecoincentivo cubrirá el 100% del ahorro unitario de costes externos del servicio marítimo dentro del territorio nacional, con el límite previsto del 30% los gastos operativos del servicio marítimo. Así, se calcula el ahorro de costes por servicio marítimo en función de un camión tipo que utiliza dicho servicio para cubrir su trayecto, frente al que lo cubre sólo por carretera.

2. ¿Qué se considera unidades elegibles?

Serán unidades elegibles los semirremolques, excluida la cabeza tractora, los remolques y los vehículos pesados rígidos.

3. ¿Será elegible el tráfico de 2022 anterior a la salida de la convocatoria?

No, no habrá retroactividad en los ecoincentivos, tanto para los ferroviarios como para los marítimos. Para el ecoincentivo marítimo, en la primera convocatoria, el período de elegibilidad de las actividades subvencionables será desde la fecha de publicación del extracto de la convocatoria en el BOE hasta el 31 de marzo de 2023. Los beneficiarios de los marítimos son las empresas que contratan el servicio de transporte (demanda).

4. En el ámbito de los ecoincentivos ¿qué se consideran costes externos?

Se entiende por coste externo aquel coste que se produce realizando una actividad, en este caso el transporte de mercancías, y que no es asumido por los agentes que la llevan a cabo, sino que se repercute sobre toda la sociedad, siendo esta la que lo acaba asumiendo. Los costes externos que son considerados en el programa de ecoincentivos son: las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica (costes ambientales), el ruido, la congestión y la accidentalidad (costes socioeconómicos) generados por el transporte de mercancías. El ecoincentivo se basa en el ahorro de costes externos al pasar de un modo más contaminante, como la carretera, a otro más sostenible, el marítimo.

5. ¿Los vehículos más antiguos tendrán más incentivos dado que tienen más impacto ambiental?

No. El ecoincentivo dependerá del desempeño ambiental del buque, no de la etiqueta del vehículo.

6. ¿Son compatibles los ecoincentivos con ayudas de otros países?

Las subvenciones previstas son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales. Por su

parte, al incentivarse sólo el tramo nacional, el operador podría, en su caso, solicitar ayudas de otros países para tramos de fuera de nuestras fronteras.

7. ¿Cómo se reparten los fondos entre los ecoincentivos ferroviario y marítimo?

Los dos programas de eco-incentivos (ferroviario y marítimo) cuentan con una dotación total de 120 M € y que, a la luz de los estudios previos sobre evolución del tráfico e intercambio modal, se ha considerado asignar inicialmente 60 M€ a cada programa.

ECOINCENTIVOS MARÍTIMOS

8. ¿Los ecoincentivos que se darán al tráfico marítimo en el ámbito del MRR serán sólo para tráfico ro-ro o para toda línea marítima que consiga evitar tráfico actual por carretera?

En el caso del ecoincentivo marítimo podrán ser potenciales beneficiarios todas aquellas personas físicas o jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea que hayan realizado el pago del flete marítimo correspondiente a la actividad subvencionable, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte. Se considerarán como elegibles aquellos servicios regulares, internacionales entre Estados Miembro de las UE de tipo ro – ro, con – ro o ro – pax con origen, destino en un puerto de interés general del territorio español, que admitan unidades elegibles (semirremolques, excluida la cabeza tractora, los remolques y los vehículos pesados rígidos), y deberán tener preferentemente una frecuencia mínima que se definirá en la convocatoria. En todo caso, deberá existir una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

9. ¿Se va a verificar de algún modo que se trata de tráfico trasvasado de la carretera al mar?

Por un lado, la actividad subvencionable se limita al tráfico de unidades elegibles de carretera que utilicen los servicios elegibles. Y por otro, para que un servicio sea elegible debe existir una ruta alternativa por carretera (como parte de esa ruta se considera incluido el cruce de canales o estrechos).

10. ¿El cálculo del ecoincentivo estaría directa y exclusivamente vinculado al ahorro unitario de costes externos de la línea elegible?

Sí.

11. Para establecer los costes externos del camión que cubre el trayecto sólo por carretera ¿se establecen unos puntos de origen/destino “tipo” coincidentes con la ubicación del origen y destino de la línea?

Sí, desde el puerto de origen al puerto de destino de la línea marítima, es una simplificación necesaria.

12. La distancia desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto de salida de la línea marítima ¿influiría en el cálculo del ecoincentivo?

No influye en el recorrido principal, pero sí se tiene en cuenta la última milla (de acceso al puerto).

13. El ecoincentivo aplicable por el uso de una misma línea elegible ¿sería el mismo para todos los usuarios (transporte acompañado/no acompañado) de dicho servicio Ro-Ro?

Sí, el ecoincentivo se calcula por servicio y por tanto es el mismo para todas las unidades elegibles.

14. ¿Tendría cabida en estas ayudas el transporte de un contenedor sobre semirremolque en un servicio Ro-Ro?

Sí, se identifica la matrícula del semirremolque, no la carga.

15. ¿Tendría cabida en estas ayudas el transporte de mercancía sobre un Roll-Trailer en un servicio Ro-Ro?

No, las unidades elegibles pueden ser únicamente semirremolques, excluida la cabeza tractora, remolques y vehículos pesados rígidos).

16. ¿Podrá participar en los ecoincentivos marítimos el transporte con lugares que no son accesibles por carretera (p.ej.: Canarias, Baleares, Córcega, Sicilia, Marruecos...)?

Para que se consideres servicios elegibles deberá constituir una ruta alternativa real a la correspondiente ruta de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos. Por ejemplo, sería elegible servicios con Irlanda (Canal de la Mancha y Canal de San Jorge), y Sicilia (Estrecho de Mesina), por el contrario, no serían servicios elegibles aquellos con Córcega o Cerdeña.

17. ¿Se subvencionará el tráfico entre puertos españoles o solamente los trayectos internacionales?

En esta primera convocatoria no se contempla subvencionar el cabotaje. Solamente serán servicios elegibles los que cumplen los siguientes requisitos:

- a) Admitir el embarque de unidades elegibles (buques ro-ro, con-ro o ro-pax).
- b) Conectar puertos situados en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea.
- c) Tener origen o destino en un puerto de interés general del territorio nacional.
- d) Ser un servicio regular, con la frecuencia mínima que se establezca en la correspondiente convocatoria.
- e) Ser un servicio de transporte marítimo de mercancías para el que exista una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que se realice íntegramente por carretera, incluyendo en su caso el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

18. ¿Hay un número mínimo de embarques para solicitar el ecoincentivo?

No hay un mínimo de embarques. Con un único embarque se puede solicitar la ayuda. Así, el beneficiario puede pedir las ayudas desde el primer embarque en un servicio elegible.

19. ¿Cuándo está previsto que salga la convocatoria de ayuda?

Una vez finalizado el proceso de selección de las entidades colaboradoras, se publicará la convocatoria para los tráficos que se realicen hasta el 31 de marzo de 2023, junto con la relación

de los servicios de transporte marítimo de mercancías subvencionables y el eco-incentivo asignado.

La Orden Ministerial aprueba las bases reguladoras para la concesión de las subvenciones y la convocatoria de 2022 para elegir a las entidades colaboradoras (navieras) que participarán en la gestión.

Las navieras dispondrán de 15 días hábiles para participar en la convocatoria en concurrencia simple para elegir entidades colaboradoras, a contar desde el día siguiente de la publicación de la Orden Ministerial en el BOE, por lo que podrán enviar las solicitudes hasta el 27 de mayo de 2022. La documentación se presentará por vía telemática a través del portal de subvenciones de la sede electrónica de Mitma.

Los servicios subvencionables se fijarán una vez la naviera sea seleccionada, y deben cumplir los siguientes requisitos:

- Que conecten un puerto español y uno de otro Estado miembro de la UE.
- Que el servicio tenga dos o más frecuencias semanales. Se abre la puerta a que, de forma excepcional y justificada, se desarrolle una frecuencia semanal.
- Que exista una ruta alternativa de transporte por carretera para la línea.

La ayuda vinculada a cada servicio marítimo se calculará en función del desempeño ambiental de los buques según su capacidad, ocupación media, tipo de combustible, sistema de reducción de emisiones, velocidad, emisiones en puerto y distancia marítima.