

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA DE LA ECONOMÍA

### PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL EN CONCURRENCIA COMPETITIVA

**Cuestionario de autoevaluación del cumplimiento del principio de no causar un perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).**

**Medida 5: Apoyo al transporte sostenible de mercancías (marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda.**

Beneficiario (Razón social o nombre)

ID/nº de la solicitud (código TAYS)

Título de la solicitud

Fecha y firma

## 1. Datos generales de la actuación

Datos generales	
Componente del PRTR al que pertenece la solicitud	Componente 6. Movilidad sostenible, segura y conectada
Medida (Reforma o Inversión) del Componente PRTR a la que pertenece la solicitud indicando, en su caso, la submedida	Inversión 4. Programa de apoyo al transporte sostenible y digital
Medidas establecidas en la convocatoria de conformidad con la Orden TMA/391/2022, de 26 de abril	Medida 5. Apoyo al transporte sostenible de mercancías (marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda
Etiquetado climático y medioambiental asignado a la medida del Programa (Anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241)	079 Transporte multimodal (no urbano)
Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)	40
Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)	40
Etiquetado digital asignado a la medida del Programa (Anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241)	079 Transporte multimodal (no urbano)
Porcentaje de contribución a objetivos digitales (%)	0
Descripción de la actuación	Ecoincentivo marítimo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico frente al transporte por carretera

*Se recuerda que el incumplimiento del principio DNSH en la ejecución de las actuaciones financiadas con cargo a este programa es causa suficiente para la pérdida del derecho al cobro o reintegro de la ayuda concedida, de conformidad con el artículo 28 de la Orden TMA/391/2022, de 26 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.*

## 2. Metodología de evaluación DNSH

Para poder cumplir con las directrices europeas, es necesario realizar una evaluación del cumplimiento del principio de no causar un perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH), ya que las actividades que se desarrollan no pueden ocasionar un perjuicio significativo a ninguno de los 6<sup>1</sup> objetivos medioambientales, según el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852. Así para cada actuación financiada por el MRR, se ha de justificar de manera individualizada el cumplimiento del principio DNSH sobre cada uno de estos objetivos medioambientales, atendiendo a la “Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01)” y a los criterios técnicos de selección incluidos en los Actos Delegados de Taxonomía en particular el Reglamento Delegado de Taxonomía 2021/2139 para cada objetivo ambiental, en los casos en los que sea de aplicación.

Así mismo la actividad se debe adecuar a las características y condiciones fijadas para la medida y submedida de la Componente 6 Inversión 4 y reflejadas en los apartados 3, 6 y 8 y el Anexo I del Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para cada uno de los seis objetivos medioambientales.

A lo largo de este cuestionario de autoevaluación se justifica la evaluación simplificada o sustantiva de cada objetivo ambiental atendiendo a la naturaleza de la actividad.

### Metodología de evaluación DNSH:

**Evaluación simplificada:** La evaluación simplificada consta de una breve justificación sobre el impacto previsible o contribución sustancial de la actuación concreta a cada objetivo medioambiental. Se realizará para cada uno de los objetivos si:

- La actuación tiene un **impacto previsible nulo o insignificante** sobre ese objetivo medioambiental, considerando los efectos directos e indirectos primarios de la medida a lo largo de su ciclo de vida, dada su naturaleza.
- La actividad tiene un **coeficiente del 100% del Anexo VI del Reglamento MRR** (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.
- **Contribuye sustancialmente a ese objetivo en virtud de los artículos 10-16 del Reglamento UE 2020/852 de taxonomía y del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio de 2021 por el que se establecen los criterios técnicos de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo, y para determinar si esa actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales.**

### Evaluación sustantiva:

- Se realizará una evaluación sustantiva cuando se considera que **puede haber algún impacto o que la medida no contribuye significativamente** al objetivo concreto que se evalúa tal y como se especifica en la Componente en la que se enmarca la actuación.
- Para ello se debe presentar una evaluación detallada y sólida en base a la Parte 2 del Anexo I de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01) o **justificar el cumplimiento de los criterios técnicos del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión que complementa el Reglamento (UE) 2020/852.**

<sup>1</sup> Mitigación del cambio climático, Adaptación al cambio climático, Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos, Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo, Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

### 3. Alcance de la evaluación DNSH en la Medida 5: Apoyo al transporte sostenible de mercancías (marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda

Tipo de justificación requerida para cada objetivo medioambiental de conformidad con lo establecido en el epígrafe 8 (Anexo 1) de la Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia <sup>2</sup>	SUSTANTIVA	SIMPLIFICADA
Mitigación del cambio climático	X	
Adaptación al cambio climático	X	
Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos		X
Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos		X
Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo	X	
Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas		X

<sup>2</sup> [Movilidad sostenible | Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Gobierno de España. \(planderecuperacion.gob.es\)](https://planderecuperacion.gob.es)

#### 4. Justificación del cumplimiento del DNSH (Do no significant harm)

- 1. Mitigación del cambio climático.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo si da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero

Se considera que la actuación no causa un perjuicio significativo sobre la mitigación del cambio climático si no todo lo contrario, ya que incentivar el desarrollo y uso de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos, consolidando e incrementando la cuota modal del transporte marítimo frente al transporte por carretera, mejora su desempeño ambiental, reduciendo, entre otros costes ambientales externos, las emisiones de gases de efecto invernadero.

En este sentido, la incentivación de modos de transporte más sostenibles y la externalización de los costes ambientales está encaminada a potenciar la reducción de Gases de Efecto Invernadero causantes del cambio climático, fomentando el cambio modal al transporte marítimo de mercancías como instrumento más eficaz para aumentar la sostenibilidad de la actividad del transporte. Esto contribuye al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea. Los factores de coste externo considerados, por un lado, los ambientales: Efecto invernadero (CO<sub>2</sub> eq.) y Contaminación atmosférica (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas); y por otro los socioeconómicos: Congestión, Accidentalidad y Ruido. 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 que demuestren un ahorro de costes externos, y la ayuda será proporcional al mérito socioambiental generado por el uso de los servicios marítimos.

Además los vehículos no se destinan al transporte de combustibles fósiles tal y como establece en la consideración 35 y en el apartado 6.10 del Reglamento Delegado de Taxonomía 2021/2139.

- 2. Adaptación al cambio climático.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo si provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas al futuro.

Se considera que la actuación tiene un impacto previsiblemente nulo o insignificante, y que por lo tanto no causa un perjuicio significativo sobre este objetivo medioambiental, ya que por su propia naturaleza no se espera un aumento en los efectos adversos sino al contrario, ya que esta medida incentivará las infraestructuras y modos de transporte que tengan en cuenta las externalidades del mismo, lo que incrementará la potencial adaptación del transporte a los efectos derivados del cambio climático.

Dado su potencial para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la carretera y el fomento del transporte marítimo se promueve la transición a una economía hipocarbónica. Según la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro», se prevé que de aquí a 2030 habrá buques de emisión cero listos para su comercialización. Por consiguiente, el transporte marítimo debe considerarse una actividad económica de transición a tenor del artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852.

En este caso, las actuaciones subvencionadas no incrementan la exposición ni la vulnerabilidad a los efectos adversos del cambio climático.

- 3. Utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo si va en detrimento del buen estado de las masas de agua (incluidas las superficiales y subterráneas).

Dada su naturaleza, la actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La actividad no da lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico.

**4. Economía circular.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo, si genera importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales; si da lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos; o si la eliminación de residuos a largo plazo puede causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente.

La actuación tiene un impacto previsible nulo o insignificante sobre la economía circular, y por lo tanto no causa un perjuicio significativo sobre este objetivo medioambiental, ya que dada su naturaleza no se prevé un aumento significativo de la generación de residuos por parte del beneficiario sino todo lo contrario, porque con ella se disminuye la intensidad de uso de los vehículos, alargando así la vida útil tanto de estos en conjunto como de cada uno de sus componentes.

Además, se han adoptado medidas para gestionar los residuos, tanto en la fase de utilización como al final de la vida útil del vehículo, de conformidad con la legislación ambiental vigente incluyendo el principio de reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos y las materias primas críticas que contienen.

**5. Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo cuando da lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo.

La actuación no causa un perjuicio significativo a este objetivo dado que con ella se contribuye a los objetivos de reducción de la contaminación establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE:

- La actuación va destinada a mejorar la eficiencia del transporte por lo que las emisiones de contaminantes a la atmósfera disminuirán como se establece en el cálculo del incentivo bastando en el mérito medioambiental conseguido con ella.
- Los vehículos utilizados no generan emisiones contaminantes in situ ni sobre la atmósfera, ni sobre el agua o el suelo.

De la misma manera que ocurre con las emisiones de GEI, no se espera un aumento en las emisiones a la atmósfera, el agua y el suelo con esta medida, ya que se trata de la incentivación de medios de transporte más limpios a través de medidas que incentiven con menores externalidades ambientales, tanto de emisiones a la atmósfera, como a las aguas o la generación de residuos. Asimismo, de esta manera, se pretende contribuir al cumplimiento de los objetivos de reducción de la contaminación establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE.

**6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.** Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a este objetivo cuando va en gran medida en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o va en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies.

Dada la propia naturaleza de la actividad, no se esperan efectos directos o indirectos sobre la biodiversidad o los ecosistemas, teniendo en cuenta el contacto inexistente de los vehículos utilizados con distintos ecosistemas y la mejora de los datos de impacto ambiental que es necesario justificar para la concesión de las ayudas.