



El transporte marítimo pagará en Europa por sus emisiones a partir de 2024

Las instituciones de la UE han alcanzado un acuerdo preliminar para incluir el transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS). El citado acuerdo recoge una introducción gradual del sector en el comercio de emisiones a partir de 2024 y hasta 2027, y la constitución de un fondo de 1.600 millones de euros. Este fondo procederá de los derechos adquiridos por los armadores y estará destinado a la inversión en innovación para impulsar la transición energética en la industria.

El sistema ETS, que se basa en la compra de derechos por parte de las empresas una vez superado el límite de emisiones asignado, es una piedra angular de la lucha contra el cambio climático de la UE y una herramienta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de forma efectiva. La propuesta alcanzada en la noche del martes por el Parlamento, el Consejo y la Comisión

afecta a todos los barcos de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto (GT), que pagarán el 100% de las emisiones cuando naveguen entre puertos de la UE y el 50% cuando operen con dársenas no comunitarias.

El porcentaje de emisiones que tendrán que cubrir los navieros aumentarán de manera progresiva, comenzando con el 40% en 2024, el 70% en 2025 y el 100% en 2026. No obstante, estas cifras aún tienen que ser confirmadas por los Estados miembros durante la próxima ronda de negociaciones. En comparación con la propuesta inicial de la Comisión Europea, el nuevo acuerdo retrasa un año la inclusión de la industria marítima en el régimen de comercio y no solo afecta a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), sino también a las de metano y de óxidos de nitrógeno, y es de aplicación además a las plataformas offshore de más de 5.000 GT.

Según el responsable de la organización ambientalista Transport & Environment (T&E), Jacob Armstrong, “la inclusión del metano junto con el CO₂ y el óxido nitroso en el ETS garantiza que los barcos que funcionan con gas natural licuado (GNL) también tendrán que pagar por sus emisiones”. Las fugas de metano en los buques propulsados por GNL, con independencia de si procede de fuentes fósiles o renovables, son uno de los principales obstáculos que plantea este combustible a la hora de valorar su papel en la transición energética hacia la descarbonización de la industria marítima.

El acuerdo introduce ciertas exenciones, que afectan a las islas pequeñas con una población de menos de 200.000 residentes permanentes y sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente, y a las regiones ultraperiféricas. Los costes del sistema deberá asumirlos el operador comercial del buque, que no siempre tiene que coincidir con la figura del armador.

Las instituciones europeas también acordaron destinar 20 millones de derechos de emisión del ETS, es decir, 1.600 millones de euros al precio actual del carbono

(80 euros por tonelada emitida), a la reinversión en el sector a través de un fondo de innovación. Este fondo era una de las principales demandas de los armadores comunitarios. Según el secretario general de la Asociación de Armadores Europeos (ECSA), Sotiris Raptis, «reservar parte de los ingresos del ETS para la industria marítima es una victoria para la descarbonización del sector». En su opinión, este fondo “es clave para cerrar la brecha de precios existente con los combustibles limpios, mejorar la eficiencia energética de los buques, fomentar la innovación y construir la infraestructura necesaria en los puertos «.

En la misma línea se ha expresado la Asociación de Astilleros de Europa (SEA). Según el secretario general de la organización, Christophe Tytgat, “la asignación de ingresos ayudará a acelerar la innovación y ampliar la aplicación de combustibles y tecnologías más sostenibles, así como a mejorar el papel de liderazgo de Europa en la descarbonización del sector marítimo”.

No obstante, el ponente de la revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión en el Parlamento europeo, Peter Liese, ha advertido de que “todavía hay puntos muy difíciles que resolver en las negociaciones, incluidos los derechos de emisión gratuitos para la industria, el fondo de innovación, el fondo de modernización y la inclusión del transporte por carretera en el plan». Este régimen de comercio forma parte del paquete ‘Fit for 55 in 2030’, que es el plan de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos el 55% para 2030 en comparación con los niveles de 1990. La próxima reunión de las tres instituciones europeas sobre el ETS está programada para los días 16 y 17 de diciembre. Una vez finalicen las negociaciones, el acuerdo debe ser ratificado por el pleno del Parlamento y por el Consejo. A lo largo de 2022, los principales armadores del mundo, caso de Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC), han comunicado a sus clientes que preveían trasladar el gasto que supondrá el impuesto al carbono. No obstante, estas comunicaciones se basaban en la primera propuesta del Ejecutivo comunitario, cuya entrada en vigor estaba prevista en 2023, y en un precio de 200 euros por tonelada de emisión.