

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de noviembre de 2017
Ref. UE 6/2017/MC

Asunto: Exclusión del transporte marítimo del sistema UE de comercio de emisiones de CO₂. Acuerdo de compromiso favorable para el sector.

Muy Srs. nuestros:

El pasado miércoles, día 8 de noviembre, se alcanzó un acuerdo provisional entre Consejo, Parlamento y Comisión (reuniones a tres bandas denominadas "trílogos") sobre la revisión de la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión de CO₂ (ETS) de la Unión Europea, en el cual se hace referencia al transporte marítimo en un "considerando" pero no en el texto normativo. Se espera que el Comité de Representantes Permanentes (COREPER) apruebe todo el acuerdo tripartito posiblemente el día 15 o 16 de este mismo mes.

A la vista del texto aprobado, entendemos que el resultado alcanzado es positivo para el sector, como explicamos a continuación:

Según les habíamos informado, el sector naviero (representado en la UE por ECSA) pedía que no se hiciese referencia al transporte marítimo ni en el texto normativo ni en los considerandos, como hacía la Comisión Europea en su propuesta normativa. Por su parte, el Parlamento pedía en una propuesta de enmienda que se indicase en un artículo que *"en caso de que la OMI no adoptase medidas similares para 2020, el sistema de ETS europeo debería aplicarse al transporte marítimo desde 2020"*. Este texto habría sido claramente incompatible y conflictivo con el compromiso de la OMI de adoptar una estrategia provisional en 2018 y medidas definitivas en 2023.

ANAVE, junto con las demás asociaciones miembros de ECSA, ha venido desarrollando una intensa labor cerca de las instituciones comunitarias y de la Administración española competente (Oficina de Cambio Climático del MAPOMA).

El texto que finalmente, como acuerdo de compromiso, se ha incluido en el preámbulo de la revisión de la Directiva es el siguiente (traducción libre):

2c) De conformidad con el compromiso de los legisladores expresado en la Directiva 2009/29/CE y la Decisión no 406/2009/CE, todos los sectores de la economía deberían contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. En virtud del Acuerdo de París, la UE y sus Estados miembros han asumidos un objetivo de reducción para toda la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones del transporte marítimo internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en curso y deberían apoyarse. La OMI ha establecido un proceso para adoptar en 2018 una estrategia inicial de reducción de emisiones para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. La adopción de un ambicioso objetivo de reducción de emisiones como parte de esta estrategia inicial se ha convertido en una cuestión de urgencia, y es importante para asegurar que la navegación internacional contribuya de forma equitativa a los esfuerzos necesarios para lograr el objetivo muy por debajo de 2 °C acordado en el marco del acuerdo de París. La Comisión debería hacer una revisión periódica de esta situación y debería informar al Parlamento Europeo

y al Consejo al menos una vez al año sobre los progresos realizados en la OMI para alcanzar un ambicioso objetivo de reducción de emisiones y medidas de acompañamiento para garantizar que el sector contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el Acuerdo de París. La acción de la OMI o la UE debería comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre adopción e implementación, y la debida consideración de todas las partes interesadas".

En la confianza de que la OMI cumplirá las fechas establecidas en su hoja de ruta, entendemos que una decisión de este tipo ofrece una mayor seguridad jurídica al sector naviero de que no se va a incluir el transporte marítimo en el ETS europeo, al menos hasta 2023 (dentro de 6 años), dando así tiempo a la OMI para desarrollar su labor en el calendario previsto. Actualmente la situación era que el transporte marítimo no estaba incluido en el ETS europeo, pero el Parlamento presionaba en cada ocasión para su inclusión. En consecuencia, entendemos que el resultado es favorable.

De hecho, la Cámara Naviera Internacional (ICS) ha emitido un comunicado de prensa en el que valora de forma decididamente favorablemente esta decisión, no solo por los plazos, sino porque considera se puede interpretar como un rechazo de las instituciones europeas al mecanismo de ETS para el transporte marítimo:

"Creemos que esto demuestra la confianza de las instituciones de la UE en el progreso actual en la OMI para desarrollar una estrategia ambiciosa que ofrecerá medidas adicionales de reducción de CO₂, en consonancia con la propia visión de cero emisiones del sector naviero, tan pronto como sea posible. Entendemos que la fecha acordada por la UE es coherente con los plazos acordados por los Estados miembros de la OMI.

ICS también considera y valora muy favorablemente que esta decisión también supone un reconocimiento por las instituciones de la UE, incluida la Comisión Europea, de que el comercio de derechos de emisión (ETS) es una herramienta inapropiada para su aplicación a un sector como el transporte marítimo. Habría un enorme riesgo de crear serias distorsiones del mercado y una gran carga administrativa al tener que incorporar decenas de miles de buques operados por miles de pequeñas empresas armadoras a un sistema de ETS desacreditado y que la UE ya está tratando de reformar.

El sector naviero no es partidario de establecer 'medidas basadas en el mercado (MBM)'. Pero, en caso de que éstas se incluyan dentro de la estrategia de la OMI, esta decisión de la UE hace que sea más probable que el tipo de MBM que podría explorarse sea una tasa mundial sobre el combustible. Y, en comparación con la pesadilla que supondría implantar un ETS de ámbito regional, una tasa global sobre el combustible, acordada en la OMI, sería claramente preferible para la gran mayoría de los armadores si alguna vez se les impusieran MBM".

A los efectos prácticos, las empresas navieras pueden dar por hecho que no van a acordarse normas europeas sobre esta materia, al menos hasta 2023.

Estamos a su disposición para comentar este asunto en mayor detalle si lo desean.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director 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.*

>>>-----