

¿Por qué ese empeño en incluir al transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones?

El 15 de septiembre el pleno del Parlamento Europeo ha propuesto la inclusión del transporte marítimo en el Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (*European Union Emissions Trading System, EU ETS*).

El 17 de septiembre, la Comisión Europea presentó una propuesta que incluye un nuevo objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la UE del 55% para 2030 y ese mismo día, publicó una Comunicación en la que establece las medidas necesarias para alcanzar el objetivo y señala que la UE debería incluir, al menos, el transporte marítimo intracomunitario dentro del EU ETS.

Han pasado menos de 3 años desde la aprobación de la revisión de la Directiva ETS, que incluyó en su preámbulo el apoyo de la UE a los esfuerzos de la OMI para limitar las emisiones del transporte marítimo. «*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*».

Entonces, el sector naviero respiró tranquilo. Todas las asociaciones internacionales representativas del sector valoraron positivamente la decisión. Si la OMI cumplía con el calendario que ya tenía acordado, el transporte marítimo no entraría en el ETS europeo. Y al mismo tiempo, el sector naviero y los Estados se podrían concentrar en trabajar en la OMI para acordar las medidas necesarias. No menos importante, esta decisión ofrecía una mayor seguridad jurídica, fundamental en un sector cuyo principal activo, los buques, suponen una inversión de varias decenas de millones de dólares.

En la sección Tribuna Profesional de este mes resumimos un estudio encargado por ECSA y ICS sobre la inclusión del transporte marítimo en el EU ETS. El informe pone de manifiesto que esta inclusión:

- Podría ralentizar la adopción de medidas en la OMI;
- Afectaría a una fracción relativamente pequeña de las emisiones globales de este sector;
- Favorecería la proliferación de esquemas regionales, lo que supondría la introducción de barreras a la operación de los buques y, como consecuencia, al comercio marítimo internacional;

- Podría dar lugar a notables tensiones políticas y disputas con socios comerciales importantes de la UE;
- Previsiblemente daría lugar a fugas de carbono, es decir, que las emisiones absolutas de GEI del transporte marítimo aumentarían fuera de la UE;
- Es probable que tenga un mayor impacto y que produzca una mayor distorsión del mercado sobre algunos sectores del transporte marítimo que una simple tasa sobre el combustible.

Esta decisión choca con el repetido objetivo de la UE de trasvasar mercancías de la carretera (cuya inclusión en el EU ETS rechaza el Parlamento Europeo) a otros modos de transporte más sostenibles

Similares conclusiones pueden extraerse de otro informe publicado por el World Shipping Council, también el pasado septiembre.

La inclusión del transporte marítimo en el EU ETS choca además con el repetido objetivo de la UE de trasvasar mercancías de la carretera a otros modos de transporte más sostenibles, como el transporte marítimo. Máxime cuando el propio Parlamento Europeo que propone la inclusión del transporte marítimo en el EU ETS rechaza la inclusión del transporte por carretera.

Para el secretario general de Intercargo «*la inclusión del transporte marítimo en el EU ETS es un mecanismo con fines únicamente recaudatorios*». Lo cierto, es que no se entiende.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

