

# El Consejo y el Parlamento Europeo aceleran la tramitación de las normas del 'Fit for 55' que afectan al transporte marítimo

**D**urante el mes de junio, tanto el Consejo de Medio Ambiente como el Parlamento Europeo han adoptado su posición respecto de la inclusión del transporte marítimo en la Directiva sobre comercio de derechos de emisión (Directiva ETS por sus siglas en inglés). Por su parte, el Consejo de Transportes también ha aprobado sus enmiendas a la propuesta de la Comisión sobre un nuevo Reglamento (FuelEU Marítimo) que persigue una mayor penetración en el transporte marítimo de combustibles alternativos menos intensivos en carbono, como los ecocombustibles o el gas natural licuado (GNL).

Todo ello muestra la clara intención de la UE de introducir, a la mayor brevedad posible, normas regionales que penalicen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo, aunque no exista a día de hoy ninguna alternativa a los combustibles fósiles para el sector.

Desde ANAVE valoramos muy positivamente que tanto el Consejo como el Parlamento hayan entendido la importancia de establecer un tratamiento especial para los territorios insulares y los ultraperiféricos, aunque con enfoques diferentes que por coherencia legislativa será necesario unificar. También coinciden en que el operador comercial del buque, el que decide ruta, velocidad y combustible, sea el que asuma el impacto económico de las normas.

Con vistas a los trílogos, entendemos que deben incluirse en las propuestas medidas encaminadas a promover una reducción real de las emisiones, y no simplemente un encarecimiento del transporte marítimo. En particular:

- Al igual que se establece en la regulación del transporte terrestre y aéreo, debe incluirse una responsabilidad compartida con los suministradores de combustibles, para que los ecocombustibles (biocombustibles avanzados y combustibles sintéticos) estén disponibles en los puertos para su suministro a los buques.

- Es necesario analizar la pérdida de competitividad del transporte marítimo de corta distancia y el posible trasvase de mercancías del mar a la carretera, que daría lugar a un aumento de las emisiones de GEI. Efectivamente, aunque los acuerdos en Parlamento y Consejo sobre la Directiva ETS incluyen también el transporte pesado por carretera, los plazos de implantación no están alineados.

Estos asuntos deberán analizarse en los trílogos, en los que el Parlamento, Consejo y Comisión Europea deberán alcanzar un acuerdo sobre los textos finales a aprobar.

El alemán Peter Liese, ponente en el Parlamento de la Directiva ETS, ha anunciado su intención de comenzar los trílogos este mismo mes de julio. En cuanto al Reglamento FuelEU Marítimo, parece que el voto en el Pleno del Parlamento Europeo, previsto para la semana del 18 de julio, podría retrasarse a septiembre. La intención en todo caso es poder tener un acuerdo cerrado sobre ambas normas en el primer semestre de 2023. Unos plazos sumamente ajustados que, de cumplirse, podrían dar lugar a la entrada en vigor de las nuevas normas ya desde 2024.

En este número de la revista incluimos tres artículos sobre los diferentes textos adoptados, con una valoración de ANAVE y una comparación entre la propuesta del Consejo y la del Parlamento Europeo sobre la Directiva ETS.