

Avances en la regulación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo

El 1 de noviembre han entrado en vigor las nuevas normas obligatorias de la OMI para la reducción de las emisiones del transporte marítimo, que se aplicarán a partir del próximo 1 de enero: un Índice de Eficiencia Energética para buques existentes y un Indicador de la Intensidad de Carbono. A ellas dedicamos la sección Tribuna Profesional de este número (pág. 20).

El sector naviero ha acogido favorablemente las nuevas exigencias, que van en línea con el compromiso del transporte marítimo de avanzar en la reducción de sus emisiones, con el objetivo final de la descarbonización, y mantenerse así como el modo de transporte más sostenible y eficiente en el uso de la energía.

La rapidez del proceso de discusión, adopción y entrada en vigor de las nuevas normas ha dado lugar a que continúe el debate en la OMI sobre la necesidad de aprobar algunas modificaciones, para dar solución a incidencias que se han puesto de manifiesto en los últimos meses y que irían en contra del objetivo de reducción de emisiones (ver pág. 10).

A nivel europeo, el 29 de noviembre, la Comisión, el Consejo y el Parlamento han llegado a un acuerdo sobre la inclusión del transporte marítimo en la directiva sobre un sistema de comercio de derechos de emisión. Aunque deberá ser ratificado por el Pleno del Parlamento y por el Consejo, una vez se terminen las discusiones sobre otras cuestiones de la misma directiva, es poco probable que se introduzcan cambios de calado en lo que respecta al transporte marítimo.

Respecto de la propuesta de la Comisión:

- Se retrasa la entrada en vigor a 2024 aunque se acelera el proceso de implantación gradual. Como consecuencia, se mantiene que en 2026 los buques deberán entregar derechos de emisión por el 100% de sus emisiones.
- Se introducen ciertas exenciones, que afectan en particular 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.
- Hasta 2030, se asignan un mínimo de 20 millones de derechos de emisión para proyectos de innovación en el sector marítimo. Con los precios actuales (aprox. 80 €/tonelada de CO₂), equivalen a unos 1.600 millones de euros.
- En los 18 meses siguientes a la adopción de una medida de la OMI y antes de que esta sea aplicable, la Comisión presentará un informe en el que se examinará el sistema OMI y la coherencia con el ETS de la UE.

El debate sobre la necesidad de aprobar algunas modificaciones para dar solución a incidencias que se han puesto de manifiesto en los últimos meses y que irían en contra del objetivo de reducción de emisiones, continúa en la OMI

Este último punto es sin duda muy positivo, aunque la reciente experiencia de (no) alineación del sistema europeo y de la OMI de recopilación de datos de consumo de combustible obliga al sector a ser moderado en su optimismo.

Ello no quita para que desde ANAVE pidamos al gobierno de España y de todos los Estados de la Unión Europea, y también a las propias instituciones de la UE, que utilicen todo su peso político para favorecer un ambicioso acuerdo en la OMI, que permita que el sector del transporte marítimo vuelva a estar regulado, cuanto antes, en el ámbito internacional.