

Consejo y Parlamento alcanzan un acuerdo sobre la Directiva ETS

El Consejo y el Parlamento tienen previsto cerrar hoy, 1 de febrero, el acuerdo sobre la modificación de la Directiva por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea. En un plazo récord de tan solo 18 meses desde que en julio de 2021 la Comisión publicó su paquete legislativo *'Fit for 55'*, el acuerdo deberá ahora ser ratificado por el Consejo (8 de febrero), el pleno del Parlamento Europeo (14 de febrero), tendrá que publicarse en el Diario Oficial de la UE y trasladarse a la legislación nacional antes del 31 de diciembre de 2023. La Directiva revisada entrará en vigor en 2024.

En lo que respecta al transporte marítimo, los armadores deberán entregar derechos de emisión, por primera vez, antes del 30 de septiembre de 2025, por las emisiones de sus buques durante 2024.

La responsabilidad última de la adquisición de estos derechos recae en los armadores, que son los obligados a la entrega. Sin embargo, bajo el principio reconocido por la legislación medioambiental de que «*quien contamina paga*», cuando la responsabilidad de la compra del combustible y/o la operación del buque recaiga en otra entidad, será esta última la que deberá asumir el coste de los derechos. Es el caso de los contratos de fletamento por tiempo, en los que la gestión comercial pasa al fletador, que es quien determina los viajes a efectuar por el buque y las cargas a transportar, asumiendo todos los costes de viaje (consumos, costes de puerto y paso de canales, etc.). Esta fue una petición de ANAVE desde el comienzo de las negociaciones sobre la Directiva, que confiamos quedará también recogida en el Reglamento *'Fuel EU Maritime'* todavía en discusión.

Otra propuesta de ANAVE que se ha incluido en el acuerdo final ha sido la de establecer un régimen especial para las islas y las regiones ultraperiféricas, por su alta dependencia del transporte marítimo para su conectividad. De esta forma, el acuerdo establece exenciones, hasta el 31 de diciembre de 2030, para los viajes nacionales hacia/desde las regiones ultraperiféricas (Canarias en el caso de España) y para los buques de pasaje y *ro-pax* hacia/desde islas con

una población inferior a 200.000 residentes permanentes y sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente. Estas exenciones incluyen los viajes intrainsulares.

No se incluyen, sin embargo, entre los viajes exentos, los que conectan la península con Ceuta y Melilla, cuyos buques deberán adquirir derechos por el 100% de sus emisiones, mientras que aquellos que prestan servicios con Marruecos solo lo harán por el 50%, lo que podría crear una distorsión de la competencia en los tráficos del Estrecho.

Otro motivo de preocupación son los tráficos de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) y las Autopistas del Mar. Pese a que desde las instituciones comunitarias se viene insistiendo en la importancia del desarrollo del TMCD por su mejor desempeño medioambiental y como medida para descongestionar las carreteras y reducir los costes externos del transporte, el acuerdo no establece ninguna exención para los mismos, al mismo tiempo que retrasa la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión al transporte por carretera hasta 2027, fecha que podría incluso posponerse hasta 2028 en caso de precios excepcionalmente altos de la energía.

Con los precios del derecho de emisión y de los combustibles marinos a 31 de enero, y teniendo en cuenta la actual dependencia del transporte marítimo de los combustibles fósiles, esta medida supondrá un aumento de los costes de combustible del 40%. Como referencia, el fuerte repunte de los precios de los combustibles en 2022, que ha hecho saltar todas las alarmas, fue del 50%.

Estas medidas se aplicarán en paralelo a las nuevas normas sobre eficiencia energética de la OMI, que entraron en vigor el 1 de enero de este año y que se irán endureciendo anualmente hasta 2026, fecha en la que se habrán acordado ya nuevas medidas que permitan cumplir los objetivos de la OMI.

Sin duda un 'tsunami regulatorio' que muchos analistas coinciden que va a dar lugar a cambios importantes en el sector del transporte marítimo internacional.