

La revisión del EU ETS y del FuelEU

La reciente conferencia anual organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha vuelto a poner sobre la mesa un asunto tan evidente como incómodo: el enfoque regulatorio europeo en materia de descarbonización está generando efectos no deseados que ponen en riesgo la competitividad del TMCD (en realidad, del transporte marítimo europeo en su conjunto), así como los avances logrados durante décadas en materia de re-equilibrio modal.

Las intervenciones de operadores y expertos coincidieron en señalar que el progresivo incremento de costes derivado del EU ETS y la ausencia de mecanismos compensatorios están dando lugar a una pérdida de cuota del TMCD frente a la carretera.

Los datos del Observatorio del TMCD confirman este diagnóstico. En el primer año de aplicación del ETS al transporte marítimo (2024), los tráficos con Italia resultaron especialmente afectados. La demanda de TMCD cayó un 1,0% mientras que la carretera creció un 12,7%. Ello indica que el efecto regulatorio está impulsando un desplazamiento hacia modos más emisores. Como recordaban varios ponentes en la mencionada conferencia, la demanda no ha disminuido; simplemente está migrando hacia la carretera, con todos los efectos ambientales, logísticos y de congestión que ello implica.

Las fugas de carbono se observan también en tráficos nacionales. Un portacontenedores que conecta Valencia con Canarias vía Cádiz debe entregar derechos ETS por el tramo Valencia-Cádiz, pero no por el tramo Cádiz-islas. El resultado es que parte de la carga puede terminar viajando por carretera desde Valencia hasta Cádiz para evitar el coste adicional del sistema. Estos desajustes normativos, lejos de favorecer la transición energética, la distorsionan. Y el reciente anuncio de posponer la entrada en vigor del ETS2 para la carretera no hace sino acentuar la incertidumbre regulatoria.

Todo ello deberá tenerse en cuenta en la revisión de la Directiva ETS y del Reglamento FuelEU Marítimo

que la Comisión prevé iniciar en 2026. También será necesario corregir las incoherencias existentes entre ambos instrumentos: distintas exenciones, obligaciones de reporte, criterios sobre la entidad responsable del cumplimiento o fórmulas de traslado de costes al operador. Dos regulaciones aprobadas con meses de diferencia y diseñadas para un objetivo común no deberían divergir de manera tan profunda. Como resultado, las empresas afrontan un marco innecesariamente complejo, que incrementa la carga administrativa y erosiona su competitividad.

Ni el EU ETS ni el FuelEU han servido como palanca para acelerar un acuerdo global, y Europa soporta en solitario una sobrecarga económica y regulatoria que no asumen otros competidores

La ausencia de resultados concretos en la OMI debería llevar a la Comisión a reflexionar con seriedad sobre su estrategia. Ni el EU ETS ni el FuelEU han servido como palanca para acelerar un acuerdo global, y Europa soporta en solitario una sobrecarga económica y regulatoria que no asumen otros competidores. Según los datos publicados en el *Union Registry* de la UE, en 2024 el sector marítimo entregó 35,6 millones de derechos de emisión, equivalentes a unos 2.700 millones de euros. Es un esfuerzo financiero muy significativo, cuyos retornos hacia la propia transición del sector aún no se están materializando.

Si la revisión del ETS y del FuelEU quiere ser eficaz, debe partir de una premisa clara: la descarbonización solo será sostenible si mantiene, y refuerza, la competitividad del sector marítimo europeo y los servicios de corta distancia que vertebran las cadenas logísticas del continente.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

