

Del coste climático a la inversión climática

Este mes de julio está previsto que la Comisión Europea publique su propuesta de revisión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión, EU ETS. Para el transporte marítimo, esta revisión debe servir para comprobar si el sistema está contribuyendo realmente a acelerar la descarbonización del sector o si, por el contrario, corre el riesgo de consolidarse como una carga recaudatoria desconectada de las inversiones que exige esta transición.

Desde el 1 de enero de 2024, el transporte marítimo está integrado en el EU ETS. Las compañías navieras deben adquirir y entregar derechos de emisión por las emisiones cubiertas por el sistema. En 2026, además, concluye el periodo transitorio y la obligación alcanza ya el 100% de las emisiones incluidas en su ámbito.

Según el Registro Público de la UE, el transporte marítimo europeo comunicó en 2024 más de 90 millones de toneladas de emisiones dentro del ámbito del EU ETS. Utilizando un precio de 85 euros por derecho de emisión, ello supondría una contribución anual del sector superior a 7.500 millones de euros.

Es cierto que las cantidades que pagan las navieras por adquirir derechos de emisión no se corresponden directamente con una partida presupuestaria nacional identificable como «*ingresos del transporte marítimo*». Los ingresos de los Estados proceden de la venta de derechos asignados conforme a las reglas generales del sistema. Pero esta precisión técnica no cambia la cuestión de fondo: la inclusión del transporte marítimo genera ingresos adicionales muy relevantes y su utilización sigue siendo, en gran medida, una decisión política.

European Shipowners ha estimado qué parte de los ingresos por subasta de derechos que perciben los Estados del EEE puede atribuirse, como mínimo, a la incorporación del transporte marítimo al EU ETS. Según este estudio, España recibirá en 2026 más de 600 millones de euros por la ampliación del sistema. Esta cifra no mide lo que pagan las navieras administradas por España, sino la parte de los ingresos nacionales vinculada a la inclusión del transporte marítimo.

La Directiva EU ETS obliga a los Estados miembros a utilizar estos ingresos para apoyar la transición energética e incluye expresamente la descarbonización

marítima entre los posibles destinos. Sin embargo, no impone un objetivo sectorial específico. En la práctica, los Estados mantienen un amplio margen para decidir cómo distribuyen esos recursos.

El resultado es que la industria recibe una parte muy reducida de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión. Según el Informe sobre el Mercado de Carbono 2025 de la Comisión Europea, solo el 5% de los ingresos del ETS obtenidos en el pasado se ha destinado a la descarbonización industrial. La descarbonización marítima, pese a estar expresamente mencionada en la Directiva, apenas recibe apoyo específico.

La revisión del EU ETS ofrece una oportunidad para corregir esta brecha. La Directiva debería obligar a los Estados miembros a reservar una parte suficiente de sus ingresos del ETS para impulsar la disponibilidad de combustibles sostenibles y el desarrollo de tecnologías limpias. Solo así el sistema podrá convertirse en un verdadero instrumento para la transición energética del transporte marítimo.

Por eso, el retorno de los ingresos del ETS al sector debe entenderse como una condición de eficacia climática. Si el sistema exige pagar por emitir, pero no contribuye de forma suficiente a que existan alternativas viables, la regulación pierde capacidad transformadora. El objetivo debe ser acelerar inversiones que de otro modo difícilmente se producirían al ritmo necesario.

España tiene una oportunidad clara para situarse en una posición constructiva y ambiciosa. El Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo debe contar con recursos suficientes, reglas ágiles y criterios tecnológicamente neutros. Los fondos deberían apoyar nuevas construcciones, adaptación de buques en servicio, eficiencia energética, suministro eléctrico en puerto, combustibles renovables y soluciones que permitan reducir emisiones reales sin comprometer la conectividad de los territorios insulares ni provocar trasvases indeseados del mar a la carretera.

La próxima revisión del EU ETS ofrece una ocasión decisiva para cerrar el círculo. Si el transporte marítimo contribuye al sistema, el sistema debe contribuir a la descarbonización del transporte marítimo.