

Revisión de la Directiva EU ETS y del Reglamento MRV

RESUMEN DE LA PROPUESTA Y POSICIÓN DE ECSA

La Comisión Europea publicó el 17 de julio de 2026 sus propuestas de revisión de la Directiva ETS y del Reglamento MRV, que incluyen también modificaciones puntuales del Reglamento FuelEU Maritime. Las iniciativas se tramitarán mediante el procedimiento legislativo ordinario, con el primer trimestre de 2027 como objetivo político para alcanzar un acuerdo.

Las fechas de aplicación son escalonadas. El nuevo mecanismo de apoyo al sector marítimo se activaría desde 2028 (o desde el primer año posterior a la entrada en vigor de la Directiva); las principales modificaciones del Reglamento MRV se aplicarían desde el 1 de enero de 2029; y la ampliación del EU ETS a nuevos tipos de buques y el nuevo enfoque para las operaciones offshore, desde el 1 de enero de 2031.

1. Trayectoria del límite de emisiones

La Comisión propone moderar la reducción anual del límite máximo de emisiones del ETS. El factor lineal de reducción, actualmente fijado en el 4,3% anual entre 2024 y 2027 y en el 4,4% entre 2028 y 2030, pasaría al 3,7% entre 2031 y 2035 y al 1,7% a partir de 2036.

Entre 2036 y 2040, la propuesta prevé financiar la adquisición centralizada de hasta 260 millones de toneladas de créditos internacionales de elevada calidad. Las empresas no podrían utilizarlos directamente para cumplir sus obligaciones del ETS. Su incorporación permitiría reducir más lentamente el límite del sistema, con un factor lineal del 1,7% desde 2036, como se ha indicado. Antes de 2033, la Comisión evaluará su disponibilidad e integridad. Si no existieran créditos adecuados y económicamente viables, el factor aumentaría al 2,7%.

La cantidad total de derechos de emisión del ETS aumentaría en 250 millones de derechos, que se subastarían entre 2031 y 2040 para financiar la compra de una cantidad equivalente de absorciones permanentes de carbono generadas en la UE mediante bioenergía con captura y almacenamiento de carbono (BioCCS) y captura directa del aire con almacenamiento (DACCS). Los ingresos obtenidos

se utilizarían para adquirir las unidades que acrediten esas absorciones.

Asimismo, se reservarían anualmente 0,9 millones de derechos, hasta 2035, para apoyar la descarbonización del transporte marítimo en los países clasificados por las Naciones Unidas como «menos adelantados» y en los pequeños Estados insulares en desarrollo. Quedarían excluidos aquellos cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión. Las condiciones de aplicación se establecerían mediante un acto delegado.

2. Ámbito de aplicación

2.1. Ámbito geográfico

La Comisión propone mantener el ámbito geográfico actual del ETS marítimo: deben entregarse derechos por el 100% de las emisiones de los viajes entre puertos de la UE y por el 50% de las emisiones de los viajes entre un puerto de la UE y otro situado fuera de la UE.

No obstante, la propuesta crea el mecanismo «ETS como servicio», mediante el cual la UE podría ayudar a terceros países a aplicar un precio al carbono al 50% de las emisiones que actualmente quedan fuera del ETS. Si el tercer país no dispusiera de un sistema propio de sustracción, los derechos se subastarían en la

plataforma común de la UE y los ingresos obtenidos se transferirían a dicho país. La aplicación del mecanismo no ampliaría automáticamente al 100% la obligación de entrega de las empresas, aunque la Comisión podría incorporar posteriormente ese 50% adicional al ámbito del ETS mediante un acto delegado.

También se propone ampliar hasta el 31 de diciembre de 2035 las exenciones actualmente previstas hasta 2030 para los viajes relacionados con determinadas islas pequeñas, los servicios sujetos a obligaciones o contratos de servicio público y las regiones ultraperiféricas, así como la excepción aplicable a determinados buques con clase de hielo. No se modifica el ámbito de estas exenciones. En particular, la propuesta no incluye su aplicación a Ceuta y Melilla.

2.2. Tipos y tamaños de buques

La propuesta amplía de forma escalonada el ámbito del Reglamento MRV y del ETS a determinados buques de entre 400 y 5.000 GT.

Reglamento MRV

Actualmente, el Reglamento MRV se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000 GT y, desde el 1 de enero de 2025, a los buques de carga general y a determinados buques *offshore* de entre 400 y 5.000 GT.

La Comisión propone ampliar su ámbito de aplicación, a partir del 1 de enero de 2029, a las siguientes categorías de buques de entre 400 y 5.000 GT:

- petroleros;
- quimiqueros;

- gaseros;
- metaneros;
- ro-pax; y
- buques de pasaje.

Directiva ETS

El ámbito actual del ETS incluye los buques de carga y pasaje de arqueo bruto superior a 5.000 GT. Los buques *offshore* de más de 5.000 GT quedarán incluidos a partir del 1 de enero de 2027.

- La Comisión propone:
- Incluir, a partir del 1 de enero de 2031, los buques *offshore*, los buques de carga general, los petroleros, los quimiqueros, los buques gaseros y los buques metaneros de entre 400 y 5.000 GT.
 - Mantener hasta el 31 de diciembre de 2030, para los buques *offshore* de 5.000 GT o más, el sistema actual basado en una lista de tipos de buques, y aplicarles desde el 1 de enero de 2031 las nuevas reglas basadas en la actividad desarrollada.
 - Presentar, a más tardar el 31 de diciembre de 2031, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la viabilidad y los efectos económicos, ambientales y sociales de incluir en el ETS los buques ro-pax y de pasaje de entre 400 y 5.000 GT.

2.3. Puertos de transbordo de contenedores

Ampliación de los criterios de inclusión

Las escalas de los portacontenedores en determinados puertos de terceros países próximos a la UE incluidos en una lista aprobada por la Comisión no se considerarán «puertos de escala» a efectos del ETS. De este modo se evita que una escala intermedia en esos puertos limite artificialmente el tramo del viaje cuyas emisiones quedan sujetas al sistema.

La propuesta amplía los supuestos en los que un puerto de un tercer país deberá incorporarse a esa lista. Será considerado puerto vecino de transbordo cuando cumpla cualquiera de las siguientes condiciones:

- Estar situado a menos de 300 millas náuticas de un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que su cuota de transbordo, medida en TEU, supere el 50% de su tráfico total de contenedores durante el periodo de doce meses más reciente para el que existan datos. El umbral vigente es del 65%.
- Estar situado a menos de 150 millas náuticas de un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, tener un calado superior a 11 metros y una longitud de atraque superior a 250 metros, y disponer de grúas de muelle adecuadas para operaciones de transbordo

CALENDARIO PREVISTO DE LA REVISIÓN DEL EU ETS (*)

*Los plazos pueden estar sujetos a cambios.

Ámbito de la revisión: Instalaciones fijas, aviación y transporte marítimo



El Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión fijaron el primer trimestre de 2027 como objetivo para alcanzar un acuerdo (Hoja de ruta «Una Europa, un mercado», 23 de abril de 2026) // Expediente prioritario para la Presidencia irlandesa.

APLICACIÓN DEL REGLAMENTO MRV Y DEL EU ETS POR TIPO Y TAMAÑO DE BUQUE

	2027	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Buques de carga y de pasaje (≥ 5.000 GT)	ETS	ETS	ETS	ETS	ETS	ETS	ETS
Buques offshore (≥ 5.000 GT)	MRV	ETS	ETS	ETS	ETS	ETS	ETS
Buques offshore y de carga general (400-5.000 GT)	MRV	MRV	MRV	MRV	MRV	ETS	ETS
Petroleros, quimiqueros, gaseros y metaneros (400-5.000 GT)				MRV	MRV	ETS	ETS
Buques ro-pax y de pasaje (400-5.000 GT)				MRV	MRV	MRV	MRV

La inclusión en el EU ETS de los buques ro-pax y de pasaje de 400-5.000 GT queda sujeta a una evaluación de la Comisión antes del 31 de diciembre de 2031. La tabla refleja la propuesta de la Comisión de 17 de julio de 2026, no el texto definitivo.

de contenedores. Este segundo criterio es nuevo.

La Comisión deberá actualizar la lista, cuando sea necesario, antes del 31 de diciembre de cada año. No podrán incluirse los puertos situados en terceros países que apliquen medidas equivalentes a las establecidas en la Directiva.

Reducción de la entrega de derechos para determinados grandes portacontenedores

Hasta el 31 de diciembre de 2035, las empresas podrán reducir el número de derechos que deben entregar por determinados viajes de entrada en la UE efectuados por portacontenedores con una capacidad igual o superior a 10.000 TEU. La medida se aplicará a los viajes de más de 300 millas náuticas desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto de la UE, así como a las emisiones generadas en el puerto de la UE relacionadas con esos viajes.

La reducción se calculará en función de la proporción que representen, respecto

del total de contenedores descargados por el buque, los contenedores descargados en el puerto de la UE con la única finalidad de ser cargados en otro buque que los transporte desde ese mismo puerto hasta un puerto situado fuera de la UE. Los derechos correspondientes a la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos finalmente entregados se cancelarían y no se subastarían.

3. Buques offshore

La propuesta pretende garantizar unas condiciones de competencia más equitativas para los operadores europeos del sector *offshore*, adaptando el ETS y el Reglamento MRV a la forma en que estos buques desarrollan sus actividades.

Para ello, la Comisión propone sustituir, a partir del 1 de enero de 2031, el sistema actual basado en una lista cerrada de tipos de buques *offshore*, por un enfoque basado en la actividad. Se considerarían «operaciones offshore» las relacionadas con la exploración, evaluación o explotación de recursos naturales del lecho marino y su subsuelo, así como las vinculadas

a instalaciones o infraestructuras *offshore*, con exclusión del transporte marítimo de petróleo y gas. Los emplazamientos *offshore* en los que se realicen o apoyen estas operaciones tendrían la consideración de puertos de escala.

El ETS cubriría las emisiones vinculadas a operaciones desarrolladas en emplazamientos *offshore* situados en el mar territorial, la zona económica exclusiva o la plataforma continental de un Estado miembro:

- El 100% de las emisiones de los viajes entre puertos de escala de la UE y de las actividades realizadas dentro de un puerto de escala de la UE, incluidos los emplazamientos *offshore* asimilados a puerto de escala.
- El 50% de las emisiones de los viajes entre un puerto de escala de la UE y otro situado en un tercer país.

Quedarían fuera del sistema las emisiones vinculadas a operaciones realizadas en emplazamientos *offshore* situados fuera de esos espacios marítimos.

El Reglamento MRV exige actualmente datos como la identificación del viaje y de los puertos, las fechas y horas de salida y llegada, el combustible consumido por tipo y fuente, los factores y emisiones asociados, la distancia recorrida, el tiempo en el mar y en puerto, la carga transportada y el trabajo de transporte. Estos parámetros fueron concebidos principalmente para viajes de transporte y no reflejan todas las actividades *offshore*. La propuesta no establece todavía parámetros detallados adaptados a estas operaciones pero habilita a la Comisión para concretar mediante actos delegados los métodos de seguimiento, el contenido de los planes y los requisitos de notificación aplicables.

4. Utilización de los ingresos

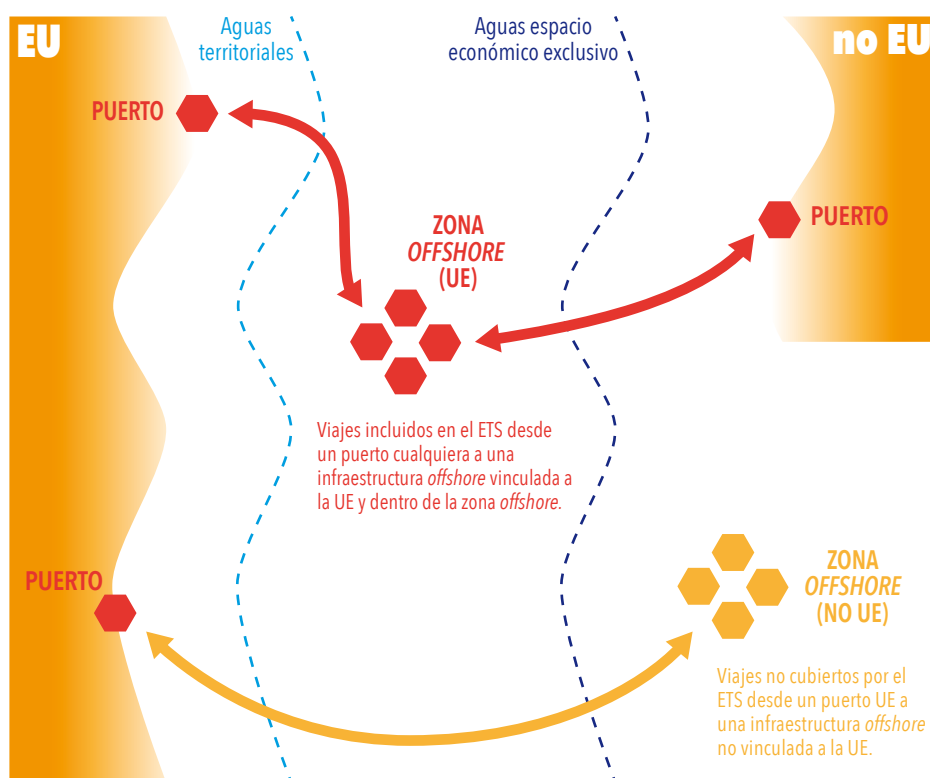
4.1. Mecanismo SMAP

Propone reservar un total de 110 millones de derechos durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2028 (o el primer año posterior a la entrada en vigor de la Directiva) y el 31 de diciembre de 2040.

Configuración del mecanismo

Los derechos se reservarían para el uso de combustibles marítimos sostenibles y de tecnologías de propulsión de cero emisiones en viajes respecto de los

EL ETS APLICADO A LAS OPERACIONES OFFSHORE



cuales deban entregarse derechos. El mecanismo podría apoyar también a buques de entre 400 y 5.000 GT en los viajes comprendidos en el ámbito del ETS, aunque todavía no estén sujetos a la obligación de entrega por razón de su tamaño.

Los beneficiarios serán los armadores (sujeto obligado a la entrega). Cada año podrían solicitar una asignación de derechos en función de la cantidad de combustibles sostenibles utilizada y de las reducciones de emisiones logradas mediante tecnologías de propulsión de cero emisiones durante el año natural anterior. Se trata, por tanto, de un mecanismo *ex post*. Si la demanda anual superara la cantidad disponible, la asignación se reduciría de manera uniforme para todas las empresas solicitantes.

Las ayudas recibidas de otros regímenes nacionales, europeos o internacionales podrán reducir la asignación SMAP.

Intensidad de apoyo

Los combustibles deberán cumplir las definiciones indicadas en la propuesta y tener factor de emisión cero a efectos del ETS. Las intensidades de apoyo serán:

- El 55% para el biogás y los biocarburantes avanzados;
- El 90% para los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO);
- El 80% para el hidrógeno hipocarbónico y los combustibles hipocarbónicos;
- El 90% del coste adicional de desplegar y operar tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluidos los sistemas de propulsión eléctrica y asistida por el viento, en comparación con los sistemas convencionales. El apoyo sería proporcional a la reducción de emisiones conseguida.

Bonificaciones

Los porcentajes anteriores podrían incrementarse en los siguientes supuestos:

- +5 puntos porcentuales en viajes entre un puerto de un Estado miembro y un puerto insular de un Estado miembro.
- +10 puntos porcentuales cuando la materia prima utilizada para producir el combustible sostenible proceda de la UE, de un tercer país cuyo régimen ETS esté vinculado al ETS o de un tercer país que reciba apoyo mediante el mecanismo «ETS como servicio».
- +5 puntos porcentuales para las tecnologías de propulsión de cero emisiones instaladas en un astillero de la UE.

Las bonificaciones pueden acumularse y la propuesta no fija un límite general del 100%. Por ello, el apoyo teórico podría alcanzar el 105% en el caso de un

MECANISMO DE APOYO A LA PROPULSIÓN MARÍTIMA ALTERNATIVA SOSTENIBLE (SMAP)

DURACIÓN DEL APOYO

- Desde 2028 o desde el primer año posterior a la entrada en vigor de las modificaciones del EU ETS.
- Hasta 2040.

PRESUPUESTO DISPONIBLE

- 110 millones de derechos de emisión.
- Valor estimado de unos 15.000 millones de euros, sujeto a la evolución del precio del carbono.

BENEFICIARIOS

- Empresas responsables del cumplimiento incluidas en el EU ETS.
- Asignación con periodicidad anual.

APOYO A COMBUSTIBLES MARÍTIMOS SOSTENIBLES

- Biogás y biocarburantes avanzados con factor de emisión cero a efectos del EU ETS.
- Combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO) con factor de emisión cero a efectos del EU ETS.
- Hidrógeno y combustibles hipocarbónicos.
- Tecnologías necesarias para utilizar estos combustibles, condicionadas a la verificación de su funcionamiento con ellos y sujetas a intensidades de apoyo diferenciadas.

APOYO A TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN DE CERO EMISIONES

- Incluye tecnologías de propulsión eléctrica y asistida por el viento.

RFNBO que cumpla la bonificación por origen y se utilice en una conexión insular elegible.

En los viajes entre un puerto de la UE y un puerto no perteneciente a la UE, el número total de derechos se reduce al 50%, en coherencia con el ámbito geográfico del ETS marítimo.

Determinación de los precios

La Comisión determinaría el diferencial de precio entre los combustibles fósiles y los combustibles sostenibles sobre la base de información objetiva y verificable, incluidos los precios reales de las operaciones cuando estén disponibles. Si no existiera un precio de mercado representativo para los combustibles sostenibles, establecería precios de referencia. Para los combustibles fósiles calcularía un precio medio ponderado que reflejara la combinación real de combustibles notificada con arreglo al Reglamento MRV.

El coste adicional de desplegar y operar tecnologías de propulsión de cero emisiones sería calculado por las empresas a partir de costes medios de reducción de emisiones que determinaría la Comisión.

Requisitos de origen y corredores marítimos verdes

Con carácter general, los combustibles sostenibles deberán producirse y las tecnologías de propulsión fabricarse:

- en la UE;
- en un tercer país cuyo régimen de emisiones esté vinculado al ETS; o
- en un tercer país que reciba apoyo mediante el mecanismo «ETS como servicio».

Los requisitos de origen no se aplicarían a los combustibles sostenibles utilizados en determinados corredores marítimos verdes entre un puerto de la UE y un puerto de un tercer país.

La Comisión establecerá mediante actos de ejecución la lista de puertos elegibles.

Repercusión de los costes del ETS

La Directiva ETS reconoce al armador el derecho a obtener el reembolso de los costes de entrega de derechos de la entidad que sea responsable en última instancia de la compra del combustible o de la operación comercial del buque. En los contratos de fletamento por tiempo, esa entidad será habitualmente el fletador.

Cuando el armador reciba derechos del SMAP y repercuta el coste del ETS a esa otra entidad (al fletador), deberá tener en cuenta la ayuda obtenida. Los

contratos podrán prever, por ejemplo, la transferencia de los derechos asignados o una reducción equivalente del importe repercutido.

4.2. Utilización de los ingresos nacionales

Los Estados miembros deberán destinar al menos el 50% de los ingresos del ETS a la descarbonización de determinados sectores considerados prioritarios, entre ellos el transporte marítimo. Este mínimo vinculante pretende corregir el desequilibrio actual, por el que sectores esenciales para la reducción de emisiones reciben una proporción muy limitada de estos recursos.

Entre las actuaciones expresamente previstas para la descarbonización del transporte marítimo figuran:

- la mejora de la eficiencia energética de los buques;
- las inversiones en puertos y en tecnologías e infraestructuras innovadoras;
- la electrificación;
- los combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco producidos a partir de fuentes renovables; y
- las tecnologías de propulsión de cero emisiones.

Los ingresos podrán también destinarse a medidas de cambio modal hacia modos de transporte con menores emisiones y a la formación, la mejora de las capacidades y la reconversión profesional de los trabajadores afectados por la transición.

4.3. Fondo de Innovación y Banco de Descarbonización Industrial

Hasta el 31 de diciembre de 2030 se mantendría el régimen actual del Fondo de Innovación, cuya dotación para el periodo 2020-2030 asciende a aproximadamente 530 millones de derechos. A partir de 2031, el Fondo quedaría dotado con 200 millones de derechos y seguiría apoyando tecnologías industriales innovadoras, productos y procesos de bajas o cero emisiones y proyectos de mayor riesgo en fases iniciales.

La propuesta crea además, desde 2028, el Banco de Descarbonización Industrial, un instrumento general y no específicamente marítimo orientado al escalado y despliegue de tecnologías maduras en las industrias incluidas en el ETS. Su primera fase, el «impulsor de

CARACTERÍSTICAS DEL MECANISMO DE APOYO A LA PROPULSIÓN MARÍTIMA ALTERNATIVA SOSTENIBLE (SMAP)

Requisitos de origen	Los combustibles marítimos sostenibles deberán producirse y las tecnologías de propulsión de cero emisiones deberán fabricarse en: • la Unión Europea; • un tercer país con un régimen ETS vinculado al EU ETS; o • un tercer país beneficiario del mecanismo «ETS como servicio».
Exención de los requisitos de origen	• Quedan exentos los combustibles marítimos sostenibles utilizados en viajes realizados en corredores marítimos verdes que conecten puertos de la UE con puertos de terceros países.
Reducción del diferencial de precio: porcentajes de apoyo aplicables	• 55% para el biogás y los biocarburantes avanzados; • 90% para los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO); • 80% para el hidrógeno y los combustibles hipocarbónicos; • 90% para las tecnologías de propulsión de cero emisiones.
Bonificaciones adicionales	• +5 puntos porcentuales para los combustibles marítimos sostenibles y las tecnologías de propulsión de cero emisiones utilizados en viajes entre un puerto de un Estado miembro y un puerto insular de un Estado miembro; • +10 puntos porcentuales para los combustibles marítimos sostenibles producidos a partir de materias primas procedentes de la UE, de un tercer país con un régimen ETS vinculado al EU ETS o de un tercer país beneficiario del mecanismo «ETS como servicio»; • +5 puntos porcentuales para las tecnologías de propulsión de cero emisiones instaladas en astilleros de la UE.
Asignación	• Las empresas podrán solicitar anualmente la asignación de derechos. • Si, en un año determinado, la demanda supera el número de derechos disponibles, la asignación se reducirá de manera uniforme para todas las empresas beneficiarias.

inversiones», dispondría de hasta 400 millones de derechos para el periodo 2028-2030. Una segunda fase contaría con otros 400 millones de derechos entre 2031 y 2040. El objetivo es movilizar 100.000 millones de euros para la descarbonización industrial.

5. Propuesta de revisión del Reglamento MRV

La propuesta incluye integrar en un único sistema las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación relacionadas con el Reglamento MRV, el ETS y FuelEU. Para ello modifica también el Reglamento FuelEU Marítimo, aunque únicamente en los aspectos necesarios para establecer el sistema común. La revisión general de este Reglamento sigue prevista para 2027.

5.1. Sistema común de seguimiento, notificación y verificación

Las empresas presentarían una sola vez la información necesaria para el cumplimiento de los tres instrumentos, mediante la integración de los respectivos ciclos de cumplimiento y la eliminación de duplicidades y divergencias.

El ámbito del Reglamento MRV se ampliaría para comprender, además de las emisiones de gases de efecto invernadero y los datos de eficiencia energética,

la energía utilizada a bordo y las emisiones del ciclo completo, desglosadas entre *Well-to-Tank* y *Tank-to-Wake*. Asimismo, la entidad responsable del cumplimiento de FuelEU deberá ser la misma que la responsable del Reglamento MRV y del ETS.

5.2. Plan de seguimiento e informe MRV único

La propuesta modifica el contenido del plan de seguimiento y sustituye el actual informe de emisiones por un único «informe MRV», que contendrá la información necesaria para el cumplimiento del Reglamento MRV, el ETS y FuelEU. El calendario propuesto es el siguiente:

- A más tardar el 28 de febrero, las empresas facilitarán al verificador el informe MRV, junto con los datos y documentos de seguimiento correspondientes al periodo de notificación del año anterior.
- A más tardar el 31 de marzo, presentarán para cada buque un informe MRV verificado satisfactoriamente a la autoridad responsable de la administración, a la Comisión y, cuando el buque enarbole pabellón de un Estado miembro, a la autoridad del Estado de abanderamiento.
- A más tardar el 30 de junio, los buques que hayan realizado viajes

comprendidos en el Reglamento deberán disponer de un documento de conformidad MRV válido.

- La fecha de entrega de los derechos del ETS se mantiene en el 30 de septiembre del año siguiente al periodo de notificación.

5.3. Otras modificaciones y fecha de aplicación

La Comisión podrá concretar mediante actos delegados los métodos de seguimiento y las reglas aplicables a los nuevos datos sobre consumo y uso de energía, así como establecer requisitos adaptados para los buques de menor tamaño y reglas específicas para las operaciones *offshore*.

También se modifican determinadas definiciones, los requisitos de seguimiento y notificación y el anexo II para reforzar la armonización con el Sistema de Recopilación de Datos sobre el Consumo de Combustible de la OMI. El anexo I se actualiza con las fórmulas para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo completo y la energía utilizada.

Las nuevas disposiciones del Reglamento MRV se aplicarían, con carácter general, a partir del 1 de enero de 2029.

6. Coordinación con la medida mundial de la OMI

La propuesta mantiene la cláusula de revisión relativa a la futura medida mundial de reducción de emisiones de la OMI y añade que la Comisión deberá evaluar cómo evitar la doble imposición o el doble pago por las mismas emisiones.

Valoración de ECSA

ASPECTOS POSITIVOS

Ingresos del ETS: La propuesta supone un avance importante al destinar ingresos al sector, tanto a escala europea como nacional. Se reservan 110 millones de derechos para el transporte marítimo, por un valor aproximado de 10.000 millones de euros. A escala nacional, se destina el 50% de los ingresos del ETS de los Estados miembros a finalidades prioritarias, entre las que figura la descarbonización del transporte marítimo.

Apoyo a los combustibles: El apoyo a los combustibles sostenibles constituye una señal positiva. Estos combustibles son, por término medio, cuatro veces más caros que los convencionales, por lo que resulta esencial ofrecer un apoyo significativo a su utilización para generar condiciones económicas que favorezcan la inversión. Se valora favorablemente que puedan recibir apoyo los combustibles producidos tanto en Europa como en determinados terceros países.

Obligaciones de notificación y sector *offshore*: La simplificación de las obligaciones de notificación del ETS y FuelEU Maritime reducirá la carga administrativa de las navieras. La propuesta garantiza asimismo unas condiciones de competencia equitativas para los operadores *offshore* establecidos en la UE.

ASPECTOS QUE NO FUNCIONAN

Tecnologías limpias: La propuesta establece una lista muy limitada de tecnologías elegibles. Esta debería abarcar todo el conjunto de proyectos de eficiencia energética capaces de conseguir reducciones inmediatas de emisiones en la flota existente, así como las nuevas tecnologías necesarias para utilizar combustibles limpios.

Excepciones: Las excepciones para las islas, las regiones ultraperiféricas y los buques con clase de hielo únicamente se prorrogan hasta 2035. Para proteger la conectividad de las regiones europeas más vulnerables, deberían ampliarse y convertirse en automáticas, permanentes y adecuadas a su finalidad.

Competitividad de los puertos de la UE: Cualquier propuesta destinada a apoyar la competitividad de los puertos de la UE deberá preservar la integridad del sistema y garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre todos los segmentos del transporte marítimo.

ASPECTOS QUE DEBEN MEJORARSE

Mayor apoyo con cargo a los ingresos del ETS: La asignación de 110 millones de derechos constituye únicamente un punto de partida. Representa aproximadamente 10.000 millones de euros, frente a los 90.000 millones que se prevé que el sector aporte al sistema entre 2030 y 2040. Debe aprovecharse todo el potencial de los ingresos generados por el transporte marítimo para financiar la transición energética del sector.

Proceso de la OMI: La propuesta únicamente aborda la duplicidad de pagos en relación con un futuro acuerdo mundial de la OMI. Esto resulta insuficiente: es necesaria una cláusula de revisión sólida que permita revisar y retirar las medidas de la UE una vez que se adopte un acuerdo global en la OMI.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.