

| |
|---------------------|
| Nº y año del exped. |
| 93_24-PIDS |
| Referencia |

DENOMINACIÓN:

Acuerdo de 6 de febrero de 2024, del Consejo de Gobierno, por el que se insta al Gobierno de la Nación a la adopción de medidas para el apoyo a los Puertos andaluces tras la entrada en vigor del sistema para controlar y gravar las emisiones de dióxido de carbono en la Unión Europea (ETS), y se dé traslado de la posición de la Comunidad Autónoma de Andalucía a la Comisión Europea.

La Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derecho de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo, establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en el interior de la Unión Europea a fin de fomentar reducciones de las emisiones de estos gases de una forma eficaz en relación con el coste y económicamente eficiente. Es una piedra angular de la política climática de la Unión Europea e instrumento clave para reducir con eficiencia de costes las emisiones de gases de efecto invernadero.

El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) nº 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») pretende reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 55% con respecto a los niveles del año 1990. Se ha aplicado desde hace varios años a las grandes industrias, a la aviación, y ahora se hace extensivo al sector del transporte marítimo, tras la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 que modificó la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión.

Además, se aprobó el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 (conocido como Fuel Eu Maritime) relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

Dentro del paquete legislativo para la descarbonización de la economía y en cumplimiento del Pacto Verde Europeo, la Unión Europea ha planteado un paquete de medidas conocido como “Fit for 55” de las cuales destaca por su incidencia en el sector marítimo la inclusión de este en el mercado de emisiones de la Unión Europea a partir del año 2024 (EU ETS Marítimo).

Esta medida ha generado controversia por el sobrecoste que puede representar para las navieras y la incertidumbre del precio del carbón en el mercado de emisiones. El EU ETS es una medida de mercado que persigue internalizar el coste externo del CO₂ en las operaciones de los barcos mercantes, instaurando el principio “*quien contamina paga*”. Se trata de un sistema en el que se define un tope de emisiones en los distintos sectores incluidos, algunos con concesiones gratuitas y otros teniendo que conseguir todos los derechos de emisión a las subastas o al mercado.

Esta ambiciosa política europea de descarbonización del sector marítimo y de acelerar la implementación de tecnologías más sostenibles, puede suponer distorsiones de mercado e implicar serias desventajas competitivas para los operadores y puertos de países comunitarios respecto a terceros, dado que el transporte marítimo es un negocio internacional. En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OIM) plantea objetivos de reducción similares, pero no medidas concretas de implementación como exige la normativa europea.

De acuerdo con la OIM el transporte marítimo es responsable de aproximadamente 950 millones de toneladas de CO₂, lo que representa el 2,6% de las emisiones globales. Se estima que alrededor del 80% del comercio global por volumen y más del 70% por valor se transporta por vía marítima. A nivel europeo, el transporte marítimo supone un 14% de las emisiones contaminantes del sector logístico, según la Unión Europea, muy por detrás del transporte por carretera y el transporte aéreo.

El transporte marítimo representa en volumen alrededor del 75% del comercio exterior de la Unión Europea y el 31% de su comercio interior. Anualmente, 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de los Estados miembros, incluidos unos 14 millones en cruceros. Por lo tanto, el transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte de la Unión Europea y desempeña un papel fundamental para su economía. El mercado del transporte marítimo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos dentro y fuera de la Unión, para lo que es indispensable la igualdad de condiciones.

La estabilidad y prosperidad del mercado del transporte marítimo y sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado en el que los operadores de transporte marítimo, los puertos y otros agentes del sector puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones del mercado, se corre el riesgo de poner a los operadores de transporte marítimo o puertos en situación de desventaja en comparación con sus competidores del sector del transporte marítimo o de otros sectores del transporte. A su vez, es posible que dicha desventaja pueda dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte marítimo, a una reducción de puestos de trabajo y a una pérdida de conectividad para ciudadanos y empresas.

La entrada en vigor en 2024 de la normativa europea ETS en el ámbito marítimo preocupa al sector portuario porque puede suponer el encarecimiento de las exportaciones, además de afectar a la actividad de los puertos y, por tanto, al empleo que se genera. Por otro lado, la pérdida de conectividad afectará a la competitividad y seguridad, ya que la cadena logística que provee el mercado interior a través de los puertos será gestionada por terceros países, y generará una dependencia que, en casos de crisis sanitarias o energéticas o conflictos comerciales, supondrá una situación de debilidad y vulnerabilidad. Con la aplicación del ETS, las navieras deberán pagar el 40% de las emisiones verificadas a partir de 2024, el 70% para 2025 y el 100% para 2026 en sus escalas en puertos europeos.

Es por tanto vital mejorar la regulación mitigando estos efectos indeseados, que desplazan (no reducen) las emisiones de carbono y merman la competitividad de los puertos europeos, y que además suponen una distorsión de la competencia, produciendo importantes fugas de carbono al

sistema EU ETS y al FUEL EU en el futuro. Y, por último, y no menos importante, restan conectividad a los puertos europeos, que verán como sus cadenas logísticas pivotarán en Hubs no europeos. En Andalucía los puertos son grandes generadores de riqueza y empleo y, por ello, es fundamental amortiguar la entrada en vigor de las actuaciones previstas en la Unión Europea. Los puertos son nodos estratégicos para las cadenas logísticas y el transporte. Por ellos pasan cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que supone el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

El Gobierno de Andalucía apoya el Pacto Verde y los objetivos de descarbonización de la economía, incluyendo al sector de transporte marítimo, pero con una legislación que sea adecuada y que no genere efectos adversos. Por ello se considera necesario instar al Gobierno de la Nación, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la Oficina Española de Cambio Climático, para que solicite una moratoria para posibilitar al sector marítimo la adaptación a la nueva regulación, dé traslado de la posición de la Comunidad Autónoma de Andalucía a la Comisión Europea (Dirección General de Acción por el Clima), y promueva medidas para proteger la actividad de los puertos tales como:

- Armonización con la Organización Marítima Internacional (OMI), lo que supondría que las medidas de reducción de emisiones de GEI se aplicaran a todos los países. Así se evitaría la fuga de carbono y que las empresas navieras centraran sus recursos en soluciones más sostenibles en lugar de reforzar nuevos centros logísticos estratégicos más económicos. También se evitaría la distorsión del mercado con medidas unilaterales, no fomentando la creación de paraísos del carbono, donde no se han de declarar los derechos de emisión (evasión fiscal).
- Neutralidad económica ya que es necesaria la equiparación efectiva en el tratamiento de las emisiones en los puertos en las inmediaciones del espacio marítimo europeo. Esto es, dar el mismo tratamiento a puertos no europeos que a los europeos. En la actualidad sólo lo están Tanger Med y Port Said, y de manera parcial.
- Solicitar a la Comisión Europea que adopte medidas que neutralicen o amortigüen los efectos no deseados.
- Medidas compensatorias, en su caso, por la pérdida de competitividad y volúmenes de tráficos.
- Establecimiento de ayudas para acelerar la renovación de las flotas hacia buques más sostenibles y para incentivar la creación de infraestructuras innovadoras de energía limpia en los puertos.
- Posibilidad de asignaciones gratuitas (al igual que en otros sectores de actividad industrial) que elimine la incertidumbre del coste y que permita adaptarse al sistema de forma más progresiva.

En su virtud, de conformidad con el artículo 27.22 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a propuesta del Consejero de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa, y del Consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de 6 de febrero de 2024

ACUERDA

Instar al Gobierno de la Nación a la adopción de medidas para el apoyo a los Puertos andaluces tras la entrada en vigor del sistema para controlar y gravar las emisiones de dióxido de carbono en la Unión

Europea (ETS), y se dé traslado de la posición de la Comunidad Autónoma de Andalucía a la Comisión Europea.

Sevilla, 6 de febrero de 2024

Juan Manuel Moreno Bonilla
PRESIDENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Antonio Sanz Cabello

CONSEJERO DE LA PRESIDENCIA, INTERIOR, DIÁLOGO SOCIAL
Y SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA