



Anexo II (a)

Acuerdo 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..

RELACIÓN DE DOCUMENTOS

TODOS LOS DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE SON ACCESIBLES

Nº de orden	Denominación del documento
Único	Memoria justificativa.

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Sevilla, 6 de febrero de 2024

Fdo.: Tomás Burgos Gallego
Viceconsejero de la Presidencia, Interior,
Diálogo Social y Simplificación Administrativa

Código Seguro De Verificación:	9eavq7JJJ08Z68Y2YPCR7BJ2DDBRR7		
Firmado Por	TOMAS BURGOS GALLEGO		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	1/1



MEMORIA JUSTIFICATIVA RELATIVA ACUERDO 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 DE TRASLADO DE LA POSICIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA A LA UNIÓN 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. Finalmente, se aprobó el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 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 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 Organización Marítima Internacional (OIM) el transporte marítimo es responsable de aproximadamente 950 millones de toneladas de CO₂, lo que representa el 2,6% de las emisiones



FIRMADO POR	TOMAS BURGOS GALLEGO	31/01/2024	PÁGINA 1/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmFNN83MEQ4E4CXDYNVAZUB5MT5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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 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.

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 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 de traslado de la posición de la Comunidad Autónoma de Andalucía a la Unión Europea. Medidas 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.
- Neutralidad económica ya que es necesaria la equiparación efectiva en el tratamiento de las emisiones en los puertos en las intermediaciones del espacio marítimo europeo.
- Alineamiento con organismos internacionales, como la armonización con las propuestas de la OMI, que eviten la distorsión del mercado con medidas unilaterales.
- Solicitar a la Comisión Europea 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.

EL VICECONSEJERO

Fdo. Tomás Burgos Gallego

FIRMADO POR	TOMAS BURGOS GALLEGO	31/01/2024	PÁGINA 2/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmFNN83MEQ4E4CXDYNVAZUB5MT5	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	