

El precio del carbono llega al sector del transporte marítimo



Febrero 2023

¿Hablamos?

Ismael Aznar

Socio responsable de Medioambiente y Clima en PwC Tax & Legal
ismael.aznar.cano@pwc.com

El pasado mes de diciembre el Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión alcanzaron un acuerdo político en torno a varias de las piezas normativas que componen el paquete *Fit for 55*, que recoge el conjunto de medidas adoptadas por la UE para cumplir con su objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en 2030 en un 55% respecto de los niveles de 1990. A estos efectos, la UE ha procedido a revisar, entre otras, la Directiva que regula el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE o ETS, por sus siglas en inglés), que está considerado como la principal herramienta de la política de la UE en materia de cambio climático.

El régimen de comercio de derechos de emisión

El RCDE abarca emisiones de gases de efecto invernadero de sectores como la generación de electricidad y calor y la gran industria (refino, siderurgia, cemento, cerámica, vidrio, papel, química...), así como las emisiones de la aviación en trayectos intraeuropeos. Todas las instalaciones o compañías aéreas sujetas al régimen tienen que informar anualmente de sus emisiones del año anterior y entregar tantos derechos de emisión como toneladas de CO2 equivalente hayan emitido.

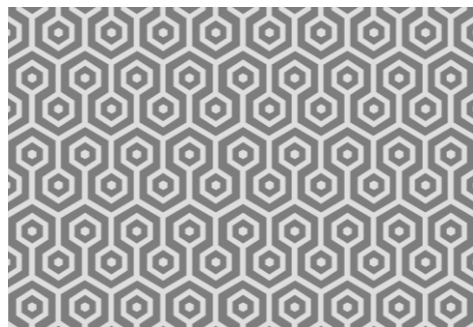
El total de derechos de emisión que se pone en circulación cada año depende de los objetivos de reducción de emisiones asumidos por la UE, por lo que van decreciendo cada año de acuerdo con un factor lineal de reducción. De hecho, la revisión de la Directiva en el marco del paquete *Fit for 55* reduce notablemente el volumen de derechos que entrarán en el mercado de aquí a 2030, incrementando el factor lineal de reducción.

Los derechos se introducen en el mercado mayoritariamente mediante subasta, si bien la industria¹ sigue recibiendo una parte de asignación gratuita para evitar lo que se conoce como "fugas de carbono", ligadas al riesgo de deslocalización. Los derechos de emisión son objeto, en todo caso, de comercio, de modo que cada sujeto puede vender los derechos que no necesite o comprar los que requiera para cumplir con sus obligaciones. De este modo se introduce un incentivo económico para reducir las emisiones: en la medida en que un sujeto obligado logre emitir menos, afrontará costes menores o incluso podrá obtener ingresos por la venta de derechos.

¹ La aviación también ha venido recibiendo parte de su asignación con carácter gratuito, pero dejará de recibirla a raíz de la reforma recién acordada.



Una de las grandes novedades de la reforma del RCDE a raíz del paquete Fit for 55 es la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en su ámbito de aplicación a partir de 2024".



Incorporación del transporte marítimo

Una de las grandes novedades de la reforma del RCDE a raíz del paquete *Fit for 55* es la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en su ámbito de aplicación a partir de 2024.

El RCDE se aplicará, en concreto, al 100% de las emisiones de los buques en los trayectos entre puertos europeos y al 50% de las emisiones en los trayectos entre puertos de la UE y de terceros países; también al 100% de las emisiones durante la estancia de los buques en puertos europeos. El concepto de trayecto comprende cualquier movimiento de un buque que tenga su origen o destino en un puerto de un Estado miembro y que transporte pasajeros o mercancías con fines comerciales. Es irrelevante la bandera del barco o su origen: si, por poner un ejemplo, un carguero con pabellón panameño transporta productos desde China a Grecia, estará sujeto al régimen.

Durante la tramitación de la Directiva se ha incorporado una medida para evitar un tipo singular de "fugas de carbono" que podría darse si los buques hacen escala en puertos no comunitarios cercanos a la UE antes de dirigirse a su destino final en un puerto europeo. Pensemos en un trayecto Singapur - Algeciras que hace escala en Tánger, lo que le permitiría, a priori, tener que hacer frente únicamente al 50% de las emisiones entre Marruecos y España. Para bordar estos supuestos se prevé que los buques procedentes de un puerto no comunitario que haga escala en otro puerto de transbordo no comunitario situado a menos de 300 millas náuticas del puerto comunitario más cercano tendrán que pagar el 50% de las emisiones del viaje desde el puerto de origen, es decir, se le tratará como si no hubiera hecho escala en el puerto no europeo. La lista de puertos de transbordo afectados será determinada por la Comisión Europea.

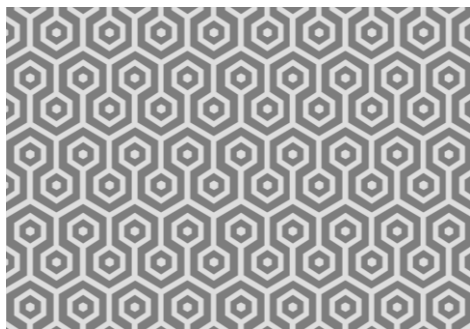
Por el contrario, la Directiva contempla excepciones para los trayectos a y desde regiones ultraperiféricas (Canarias, en el caso de España) o entre islas europeas de población inferior a 200.000 habitantes, de modo que en esos casos no habrá que hacer frente a las obligaciones del régimen.

En cuanto al ámbito subjetivo, el régimen se aplicará a las emisiones de buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000 toneladas. Como se ha apuntado, se trata siempre de buques dedicados a transporte de mercancías o pasajeros; quedan fuera del ámbito de aplicación la pesca u otras actividades como el dragado, servicios a instalaciones offshore, reparación de cables, etc.

Sujetos obligados y funcionamiento del régimen

La responsabilidad de hacer frente a las obligaciones del RCDE recae sobre las compañías navieras. A estos efectos, se considera compañía naviera al armador o cualquier otra organización o persona a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado hacer frente a las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

Conviene recordar que, por lo que se refiere a las obligaciones de seguimiento y notificación de las emisiones, la incorporación al RCDE no supone grandes novedades para el sector, puesto que ya estaba sujeto a obligaciones de este tipo por la normativa europea, que se sustancian, fundamentalmente a través de una herramienta informática facilitada por la Comisión (la base de datos de seguimiento, notificación y verificación - MRV - de la UE). En todo caso, las



emisiones reportadas por la naviera han de ser verificadas por un verificador independiente acreditado al efecto (por ENAC, en el caso de España).

Sí es novedosa, por el contrario, la obligación de entregar derechos frente a esas emisiones. Así, tras notificar las emisiones antes del 31 de marzo de cada año, deberá cumplirse con la obligación de entrega de derechos a través del registro de la Unión, entrega que deberá producirse en todo caso antes del 30 de septiembre. En supuestos de incumplimiento, el régimen sancionador del RCDE prevé multas de 100 euros por derecho no entregado (que no eximen de la obligación de entrega). Y si se persiste en el incumplimiento la Directiva habilita incluso para inmovilizar los buques o denegar la entrada a puerto a otros buques de la misma empresa.

Es importante reseñar que el sector del transporte marítimo no recibirá asignación gratuita de derechos de emisión. Por tanto, los sujetos obligados tendrán que acudir a las subastas o al mercado para adquirir las unidades que necesiten para cumplir con sus obligaciones. No obstante, para facilitar la inclusión del sector en el régimen, se prevé que no tengan que entregar derechos para hacer frente al total de sus emisiones durante los primeros años. Así, en 2025 los buques pagarán por el 40% de sus emisiones de 2024, en 2026 por el 70% de las de 2025 y ya en 2027 por el 100% de las de 2026.

Por último, hay que tener en cuenta que, aunque la regulación del régimen y muchos instrumentos para su implementación se encuentran

centralizados a nivel UE / Comisión, la responsabilidad de administrar el sistema y asegurar el cumplimiento por las compañías afectadas recae en los Estados miembros. En concreto, la autoridad responsable de la gestión de cada naviera será la del Estado miembro en el que esté registrada cuando se trate de navieras de la UE, y la de aquel Estado miembro con el mayor número de escalas portuarias por parte la empresa naviera en los dos últimos años de seguimiento cuando se trate de una entidad no europea. En el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro y que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable será el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación del RCDE. En todo caso, la Comisión publicará una lista de sujetos obligados y Estados responsables de su administración.

En definitiva, con la próxima entrada en vigor de la Directiva que regula el RCDE el sector del transporte marítimo pasará a estar sujeto a las obligaciones que el mismo establece, circunstancia que afectará tanto a compañías europeas como no europeas. A lo largo de 2023 y 2024 iremos viendo como se avanza, en paralelo, en la transposición de la Directiva por los Estados miembro y en su implementación, tanto a nivel nacional como comunitario. Es también el momento de que las compañías afectadas se preparen para hacer frente a sus obligaciones y comiencen a integrar el precio del carbono, hoy por encima de los 90 euros por tonelada de CO₂, en sus estrategias.