



EUROPEAN PARLIAMENT

# YOUTH DIALOGUE

## Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE: ¿avanzamos suficientemente rápidos?

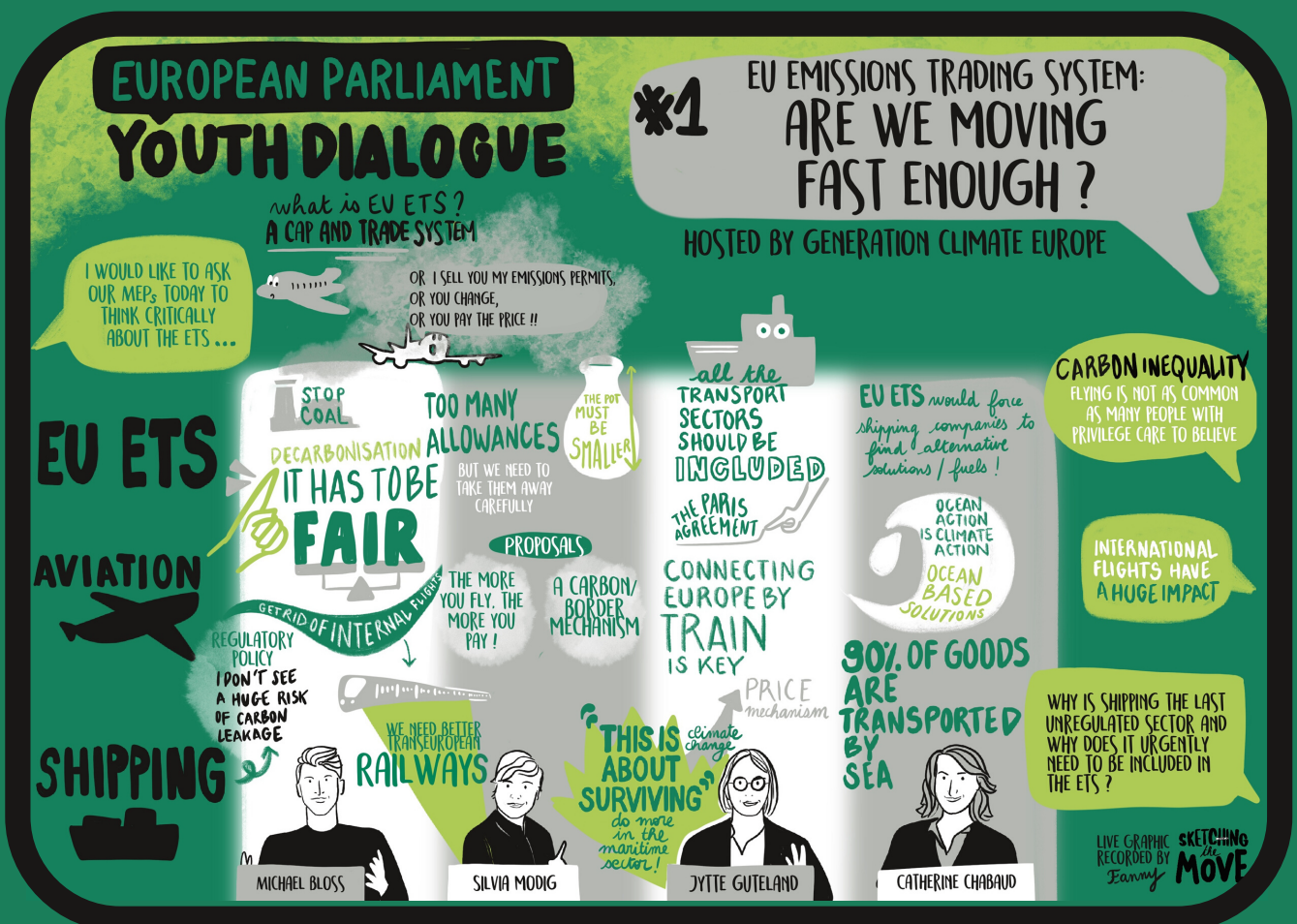


Publicado: Agosto 2021

# Introducción

El 27 de mayo de 2021, Generation Climate Europe (GCE) celebró el primer Diálogo del Parlamento Europeo con la Juventud, con cuatro Miembros del Parlamento Europeo (MPE) de los principales grupos políticos europeos, para debatir la revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE). El RCDE es una herramienta económica ideada para reducir las emisiones lo más rápidamente posible, obligando a las empresas paguen por cada kilogramo de CO<sub>2</sub> que liberan a la atmósfera. Actualmente, esta herramienta se impone al 45 % de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) de la UE que se emiten en Europa.

Fundada en octubre de 2019, GCE es la mayor coalición de redes dirigidas por jóvenes a nivel europeo que trabaja para que la UE adopte medidas más contundentes en asuntos de clima y medio ambiente. Reunimos a algunas de las mayores redes juveniles europeas, que representan a más de 460 organizaciones nacionales, en 47 países, recogiendo las voces de más de 20 millones de jóvenes europeos. Uniendo a estudiantes, sindicatos de jóvenes trabajadores, organizaciones de institutos y universidades, y movimientos ecologistas, GCE es un foro inclusivo que permite a los jóvenes involucrarse en los debates actuales relacionados con el medio ambiente.



Los dibujos de Fanny Didou (Sketching the Move)

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

## ¿Quiénes estuvieron involucrados?

Cuatro miembros del Parlamento Europeo colaboraron con GCE para los debates: Michael Bloss (Los Verdes); Jytte Guteland (Socialistas y Demócratas); Silvia Modig (La Izquierda); y Catherine Chabaud (Renew Europe). Ningún MPE del PPE pudo acompañarnos para este diálogo.

Charlie Brocard, Miembro de la Junta Directiva de la GCE, moderó el diálogo, junto con otros representantes de GCE – Dario Pagnia, Flora Marchioro, Nadine Mingers, y Ruben Sansom – quienes tuvieron una importante participación en los debates.

Fanny, de Sketching the Move, ilustró el debate. El evento se transmitió en directo y fue accesible al público para los jóvenes de toda Europa a través de varias plataformas, y los participantes pudieron enviar preguntas al panel. Más de 100 personas de 28 nacionalidades se registraron para ver el evento y, hasta el 10 de junio, la grabación en YouTube y Facebook fue visualizada más de 600 veces.



SILVIA MODIG



CATHERINE CHABAUD



JYTTIE GUTELAND



MICHAEL BLOSS

# El Diálogo

## Reseña sobre las Emisiones de la Aviación y el Transporte Marítimo

El Codirector del Proyecto de la GCE sobre Transporte Ferroviario, Dario Pagnia, inició el diálogo ofreciendo una amplia reseña sobre el estado de los sectores de la aviación y el transporte marítimo, y sobre por qué es importante reducir sus emisiones de GEI.



Actualmente, los vuelos entre la UE y el resto del mundo no forman parte del RCDE, en gran parte debido a las exigencias del sector y a que muchas economías de la UE dependen de los ingresos del turismo. A nivel global, el Acuerdo de París excluye los efectos de la aviación que no están relacionados con el CO<sub>2</sub>; por lo tanto, a menudo se le resta importancia al gran impacto que supone el sector en su contribución al cambio climático. Además, existe una carrera hacia el abismo: los países no están dispuestos a imponer precios más altos a las compañías aéreas locales, ya que los pasajeros podrían empezar a volar desde otros aeropuertos cercanos. Sin embargo, si todos los países de la UE se pusieran de acuerdo para incluir a todos los vuelos en el RCDE, esto sería una forma eficaz tanto de reducir el número de vuelos, como de normalizar las inversiones en una aviación neutra en carbono.

Tratando del sector de la aviación, es importante tener en cuenta la desigualdad del carbono. A pesar de que el coste del pasajero por kilómetro ha disminuido significativamente desde la introducción de las aerolíneas comerciales, las emisiones de los vuelos siguen siendo producidas predominantemente por la élite económica mundial.

**11%**

En el 2018, solo el 11 % de la población mundial viajó por aire, y solo el 4 % voló internacionalmente. (1)

Los individuos que utilizan aviones privados son responsables de niveles muy elevados de emisiones, ya que cada vuelo privado equivale aproximadamente a lo que emiten de media 1.000 europeos en el mismo periodo de tiempo en todos los ámbitos de la vida (incluidos la alimentación, la vivienda y el transporte terrestre). (2)



# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

A pesar de que los usuarios del transporte aéreo sean relativamente pocos, los vuelos contribuyen significativamente a las emisiones de GEI. Los aumentos del precio de los billetes tendrán que ser extremadamente altos para animar a los principales emisores (y beneficiarios económicos ) del sector de aviación a reducir los vuelos. Sin embargo, el mismo precio por tonelada de carbono podría tener importantes repercusiones económicas en el precio de los servicios esenciales, como la calefacción, y hay que tener cuidado con las implicaciones sociales que estas políticas impulsadas por el mercado tienen en los ciudadanos menos privilegiados económicamente.



El sector del transporte marítimo transporta alrededor del 80 % del comercio mundial y es responsable de más del 2 % de las emisiones mundiales, más que toda Alemania. (3). Las principales causas del crecimiento de los volúmenes comerciales son:

- el aumento de las economías centradas en la exportación;
- la expansión del comercio intrasectorial (comercio de productos de la misma industria);
- el aumento de la fragmentación de las cadenas de suministro (las partes de los productos se fabrican y se venden en diferentes países).

Motivadas por la amenaza que supone el aumento del nivel del mar para el futuro de sus países, las naciones del Pacífico de las Islas Marshall y las Islas Salomón han pedido recientemente a la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas que introduzca un impuesto de 100 dólares por tonelada en las emisiones de GEI. El objetivo actual de la OMI es una reducción del 70 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del 50 % de las emisiones totales de GEI, para el año 2050.

Los gigantes industriales enfocados en la innovación han pedido a menudo normas más estrictas sobre las emisiones del transporte marítimo en comparación con muchos gobiernos. El director ejecutivo y jefe de descarbonización de combustibles de Trafigura – el mayor comerciante privado de metales del mundo y el segundo de petróleo – sugirió un precio del carbono de 250 a 300 dólares por tonelada de CO<sub>2</sub>. El Director General de Maersk, la mayor naviera de contenedores y operador de buques del mundo, sugiere que abordar el cambio climático en el sector solo costaría unos 6 céntimos por par de zapatos. (4). La tecnología de bajas emisiones de carbono en el sector está muy poco desarrollada. Sin embargo, un precio del carbono armonizado en todos los sectores permitirá a los constructores, operadores y propietarios de buques descarbonizarse por completo y, al mismo tiempo, les motivará a aplicar soluciones rápidas (por ejemplo, reducir la velocidad) a medida que el precio del carbono aumente progresivamente.

## Visión General del RCDE

Para comenzar los debates, la Codirectora del Proyecto de GCE sobre Transporte Limpio por Carretera, Flora Marchioro, ofreció una visión general del RCDE: un sistema basado en el mercado, que crea incentivos económicos para reducir las emisiones, introducido en el 2005. Se dirigió a determinadas industrias, responsables del 43 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE, como la fabricación, la generación de energía y el transporte. Hasta ahora, el RCDE ha abordado el sector del transporte de forma limitada, cubriendo únicamente los vuelos comerciales dentro del Espacio Económico Europeo. (5).



En cada fase de comercio de la revisión del RCDE, la Comisión de la UE establece un límite total de emisiones que las empresas pueden producir en esa fase específica. Ahora nos encontramos en la Cuarta fase (2021-2030). Este límite se utiliza para calcular el número fijo de derechos de emisiones anuales. Estos derechos se asignan gratuitamente a determinadas industrias o se subastan.

La principal forma en que el RCDE pretende reducir las emisiones es reduciendo gradualmente el número fijo de derechos de emisiones anuales, de modo que las emisiones disminuyan cada año. Las empresas deben tener suficientes derechos de emisión para cubrir sus emisiones reales.

**Si una empresa no tiene suficientes derechos de emisión en comparación con su nivel real de emisiones, tiene tres opciones:**

**Reducir sus emisiones desarrollando formas de producción más sostenibles.**

**Comprar más derechos de emisión a otras empresas o mediante subasta directa.**

**Pagar una multa de 100 euros por cada tonelada de CO<sub>2</sub> excedente.**

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Esto garantiza que el sistema sea rentable: una empresa que tenga derechos extra puede venderlos o guardarlos para el año siguiente. Posteriormente, las empresas que son eficaces en la reducción de sus emisiones son premiadas (vendiendo sus derechos a "empresas hambrientas" y recibiendo de vuelta el valor del derecho). El comercio permite entonces reducir las emisiones donde menos cuesta hacerlo.

Aunque la idea en la que se basa el sistema tiene sentido, no ha sido eficaz: sólo este año hemos visto un aumento considerable del precio de los derechos de emisión. Tanto Jytte Guteland como Silvia Modig lo reconocieron, afirmando que el RCDE actualmente proporciona demasiados derechos, lo que frena la descarbonización y apoya a las industrias más contaminantes. También estuvieron de acuerdo en que el RCDE debería incluir al transporte marítimo, ya que es mayoritariamente comercial y es poco probable que perjudique directamente a los usuarios privados (que utilizan principalmente el transporte por carretera). En cuanto a la aviación, Silvia Modig señaló que los viajeros frecuentes son responsables de la mayor parte de las emisiones y deben ser objeto de mayor atención que los que vuelan con poca frecuencia. Ella sugirió que, junto con el pago de impuestos por el queroseno, introducir un sistema en el que cuanto más se vuele más se pague ayudaría a los esfuerzos de descarbonización. Dado que la aviación es un sector utilizado mayoritariamente por consumidores de ingresos altos, es menos probable que su inclusión en el RCDE perjudique a personas menos adineradas.



Todos los eurodiputados hicieron resaltar este deseo de garantizar que el RCDE sea justo. Sin embargo, Michael Bloss puso en duda que esto sea posible. Si los precios suben debido al RCDE, es probable aquellos con menores ingresos sufran más, a menos que reciban alguna compensación. Jytte Guteland argumentó que el RCDE debe reflejar las necesidades de los distintos estados miembros y ofrecer un sistema de apoyo económico que sea justo para los estados miembros y para todos los grupos de ingresos.

Michael Bloss tampoco está seguro de que el RCDE sea la mejor manera de reducir las emisiones: al ser una herramienta centrada en el mercado, es más difícil implementar. Históricamente, el aumento de los precios de las emisiones de CO<sub>2</sub> no ha reducido significativamente las emisiones. Mientras que los demás eurodiputados expresaron preocupaciones similares, afirmaron que un RCDE reformado podría ser una herramienta útil para limitar las emisiones.

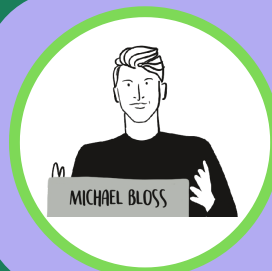
## El RCDE y la Aviación

La Coordinadora de Movilidad Limpia de GCE, Nadine Mingers, introdujo la sección sobre la aviación, centrándose en el limitado alcance del RCDE, que solo cubre los vuelos dentro del EEE (nacionales). Las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector aéreo se han duplicado desde 1990, impulsadas por los vuelos de larga distancia, lo que empequeñece las emisiones de sectores que suelen recibir más atención política, como la calefacción. Posteriormente, Nadine Mingers sugirió que el principal problema es que, a pesar de que el RCDE pone un límite a los viajes dentro del EEE, no hay ningún límite para los mayores culpables: los vuelos que entran y salen de Europa.



**"There is less risk of carbon leakage than industries make us believe"**

Sin embargo, incluso las restricciones a los desplazamientos dentro del EEE se han visto obstaculizadas por un excedente histórico de derechos de emisión. Estos excedentes se aplicaron principalmente como respuesta al argumento del sector de que unas normas más estrictas provocarían fugas de carbono: las empresas trasladarían sus operaciones al extranjero, a países con medidas climáticas menos ambiciosas, para reducir sus costes de producción, lo que provocaría un aumento de las emisiones en general. Sin embargo, Nadine Mingers explicó que este argumento no se aplica a las compañías aéreas, ya que solo están cubiertos los vuelos dentro del EEE, que obviamente no pueden trasladarse al extranjero. Michael Bloss y Silvia Modig se hicieron eco de la opinión de que la fuga de carbono no es un riesgo tan grande como afirma el sector de la aviación. Silvia Modig señaló que estas empresas no solo toman en consideración el coste de producción, sino también la presencia de una mano de obra cualificada y una sociedad políticamente estable: la UE ofrece ambas. ambas cosas ofrecidas por la UE.



**"Flights must be more expensive"  
"We must channel more money and investment into making alternatives (transport) achievable"**



# EUROPEAN PARLIAMENT

## YoUTH DIALOGUE

Este año, el organismo de las Naciones Unidas para la aviación introducirá el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) (7). Su objetivo es coordinar los esfuerzos internacionales para limitar las emisiones y crear unas condiciones equitativas a nivel mundial. Los países, y no las empresas, pueden adherirse voluntariamente hasta el 2027. Desafortunadamente, son muchos los problemas que afectan a este nuevo plan, el mas importante siendo que el plan prevé un exceso de oferta de créditos de compensación de carbono baratos (equivalentes a 1 euro). Además, contabilizará las reducciones de emisiones que ya se calculan dentro de las medidas climáticas de otros estados miembros, lo que provocará una doble contabilización de las reducciones de emisiones, limitando la eficacia del plan (8). Por consiguiente, Nadine Mingers concluyó que optar por él debilitaría los objetivos climáticos de la UE en general. En lugar de esperar a que la ONU u otros estados tomen la iniciativa, la UE debería aplicar medidas eficaces y empujar a los demás a seguirlas.

Los ponentes estuvieron de acuerdo en que hay que invertir más en métodos de transporte alternativos y sostenibles, sobre todo en el ferrocarril. Actualmente, la aviación es relativamente barata para los consumidores en comparación con los viajes en tren, pero esto debe cambiar. Si el viaje en tren se hace más accesible y se desarrolla mejor, Michael Bloss cree que será un gran paso para reducir drásticamente el número de vuelos internos. Michael Bloss y Silvia Modig destacaron éxitos históricos de este tipo de medidas: las nuevas líneas ferroviarias entre Colonia y Frankfurt pusieron fin a los vuelos internos entre las ciudades; y un nuevo sistema ferroviario que une Málaga y Madrid redujo los vuelos entre ellas en un 70 %. Además, los trenes pueden ofrecer una forma más agradable de viaje rápido con menos tiempo de espera debido a las restricciones de seguridad para los clientes.

Sin embargo, Charlie Brocard instó a la cautela, afirmando que centrarse tanto en el transporte ferroviario rápido podría conducir a una mayor pérdida de biodiversidad, ya que es probable que las líneas ferroviarias tengan que construirse a través de hábitats naturales. Además, Nadine Mingers señaló que, aunque sería un paso importante, los vuelos de larga distancia no se contabilizarán al aumentar las inversiones en el ferrocarril intracomunitario.



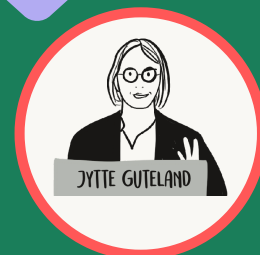
## El RCDE y el Transporte Marítimo

Por último, el Codirector del Proyecto de GCE sobre el Transporte Ferroviario, Ruben Sansom, presentó la sección sobre el transporte marítimo, destacando la necesidad de una normativa más estricta para el sector del transporte marítimo. **El sector del transporte marítimo representará una quinta parte de todas las emisiones mundiales para el 2050**, si se mantiene el sistema actual. En la UE (barcos que llegan a los puertos del EEE), para el 2050 las emisiones marítimas aumentarán un 86 % respecto a los niveles de 1990. (9). Hasta ahora, el transporte marítimo es el único sector que no se ha enfrentado a ninguna medida reguladora de reducción de emisiones en la UE. Jytte Guteland subrayó que la UE no puede esperar más en esta cuestión: el cambio climático ya está provocando condiciones meteorológicas extremas y causando enormes pérdidas humanas, económicas y a la fauna silvestre; no es un problema futuro.

Tanto Ruben Sansom como Jytte Guteland destacaron la ineficacia del régimen regulador de la OMI. Coincidieron en que, en lugar de dejar la regulación en manos del organismo de la ONU, la UE debe tomar en sus manos la regulación del sector. Ruben Sansom afirmó que, para garantizar que las empresas que contaminan paguen por sus emisiones, el transporte marítimo debe incluirse en el RCDE, algo para lo que el Parlamento de la UE votó el año pasado con amplia mayoría. Jytte Guteland dijo que actualmente las empresas no pagan lo suficiente por sus emisiones. El precio de las mercancías debe reflejar su coste medioambiental además de su coste económico.

No todos los MPE estuvieron de acuerdo con esto; Michael Bloss prefiere el uso de políticas reguladoras en lugar de subvenciones para incentivar a empresas. Por ejemplo, habría que poner límites al tipo de barcos que pueden atracar en los puertos de la UE para obligar a las empresas a hacer cambios, en lugar de incentivarlas con dinero público para que los hagan.

"We are not paying enough for the transport part of imports"



"The EU has the capacity to become a sustainable mobility Champion"

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE



Uno de los puntos prometedores que se plantearon durante el debate fue el recién propuesto Ocean Fund, presentado por Catherine Chabaud y Jytte Guteland. Este fondo pretende utilizar la mitad de los ingresos del RCDE marítimo para financiar la investigación y el desarrollo de soluciones para la descarbonización del sector. Estas medidas incluirán la protección, restauración y mejor gestión de los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, así como la lucha contra el cambio climático de forma más amplia en la UE.

Catherine Chabaud afirmó que es crucial hacerlo promoviendo más tecnología de descarbonización y utilizando tecnologías alternativas para mejorar la eficiencia energética del sector. Ruben Sansom ofreció más apoyo, señalando que, como los barcos están en funcionamiento durante muchos años, es esencial que las tecnologías actuales utilizadas en su construcción reflejen la necesidad de reducir emisiones.

## Recommendations

### RCDE UE

- Poner fin a los excesos y a las asignaciones gratuitas con efecto inmediato.
- Gastar el 100 % de los ingresos generados en la transición climática de la UE (incluyendo la transición justa y los fondos de investigación e innovación).
- Evitar la ampliación del RCDE a sectores ya cubiertos por la Regulación de Reparto del Esfuerzo y/o objetivos climáticos nacionales.

### Marítimo

- Cubrir las emisiones del transporte marítimo según el plan de Seguimiento-Notificación-Verificación de la UE (incluir todos los buques que hagan escala en puertos europeos, no solo el transporte interno en el EEE).
- Proteger al RCDE contra las escalas evasivas (buques que atracan en puertos menos regulados de países vecinos de la UE para obtener costes más bajos) y la consiguiente fuga de carbono.
- Vincular la inclusión del transporte marítimo en el RCDE UE a otras políticas de desarrollo, como la iniciativa FuelEU, iniciativa marítima para coordinar eficazmente la descarbonización del sector.

### Aviación

- Incluir a la aviación internacional en el plan actual del RCDE y no como parte del plan CORSIA.
- Suprimir los derechos de emisión gratuitos para las compañías aéreas (actualmente las compañías reciben la mitad de los permisos de emisión de forma gratuita).
- Hacer que el RCDE UE cubra todas las emisiones de la aviación (no solo las del EEE, que son solo el 5 % de la aviación mundial).



## El proceso para elaborar estas recomendaciones

Hemos formulado nuestras recomendaciones consultando principalmente a jóvenes, estudiando informes científicos de otras ONGs con conciencia medioambiental y a través de reuniones que sostuvimos con especialistas en los sectores aéreo y marítimo de la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente (T&E), un grupo de reflexión que hace campaña por un transporte más limpio en Europa. La oportunidad de deliberar con los MPE sobre las cuestiones en juego durante las sesiones públicas y privadas también fue crucial para afinar nuestra posición.

En conclusión, nuestras recomendaciones pretenden contribuir a que esta próxima revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión sea un éxito, y así ayudar a la UE a alcanzar sus objetivos climáticos para el 2030 y 2050. Nuestro objetivo es garantizar que la voz de los jóvenes esté presente en los debates sobre el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE y nuestra transición hacia la neutralidad climática.

## Las notas finales

- (1) Carrington, D. (2020) '1% of people cause half of global aviation emissions – study', *The Guardian*, 17 Nov.
- (2) Gössling, S. & Humpe, A. (2020) 'The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change'. *Global Environmental Change*, 65, pp. 102-194.
- (3) European Community Shipowner's Association (ECSA) (2017) Shipping and Global Trade Towards an EU external shipping policy. Brussels: ECSA.
- (4) Larocca, J. M. (2020) 'These industry leaders are calling for a carbon levy on shipping fuel - here's why'. World Economic Forum.
- (5) EU (2021) 'EU Emissions Trading System (EU ETS)'.
- (6) European Union Aviation Safety Agency (EASA) (2021) 'Emissions'.
- (7) The International Civil Aviation Organization
- (8) Transport & Environment (2021). Corsia: worst option for the climate. Briefing.
- (9) Transport and Environment (2020) 'Q&A: Revision of the Shipping MRV Regulation'

## Agradecimientos

El Diálogo del Parlamento Europeo con la Juventud es una serie de tres eventos entre la juventud y el Parlamento Europeo en 2021. Está organizado y coordinado por Generation Climate Europe, con el apoyo operativo de Youth and Environment Europe. Cuenta con el apoyo de los cinco principales grupos políticos del Parlamento Europeo: los Verdes/Alianza Libre Europea; la Izquierda (GUE/NGL); los Socialistas y Demócratas; el Partido Popular Europeo (PPE); y Renew Europe.

## Colaboradores

### Coordinado por

Matthew Harris  
Cillian Mc Ginnity

### Contribuciones de

Sebastian Baciu  
Lucine Bourque  
Charlie Brocard  
Sara Gori  
Olga Hoppe  
Ambre Karoutso  
Flora Marchioro  
Agata Meysner  
Nadine Mingers  
Dario Pagnia  
Ruben Sansom  
Teresa Sarasa  
Amélie Snijders  
Nikoleta Tsiori

**Publicado: Agosto 2021**

### Diseñados por

Fanny Didou (Sketching the Move)  
Matthew Harris  
Frank Hoppe  
Cillian Mc Ginnity  
Leoni-Almaz Reusing  
Dimitra Vasileiadou

### Imágenes

[Kinsey](#) en Unsplash (Página del título; buque de carga)  
[Bao Menglong](#) en Unsplash (Página del título; buque de carga)  
[Emanuel Alexandru](#) en Unsplash (Página 8)  
[Diego Fernandez](#) en Unsplash (Página 10)

**Traducciones de** [Ambra Translations](#)

**Dibujos de** Fanny Didou (Sketching the Move)

**Identidad visual diseñada por** Isabel Ruiz Abascal

**Cita sugerida:** Generation Climate Europe (2021). *European Parliament Youth Dialogue on the EU Emissions Trading System: Are we moving fast enough?* Brussels: GCE.

**Copyright © 2021 Generation Climate Europe**