

La decisión de exportar y el Pacto Verde Europeo

Carlos Galperín

Centro de Economía Internacional

II Seminario sobre Comercio y Ambiente

Cancillería

29 de Noviembre de 2021

Decisión de exportar

Depende de:

1. Precios relativos

- i. Mercado interno vs. Mercado externo
- ii. País A vs. País B

2. Normas mercado de destino

- i. Mercado interno vs. Mercado externo
 - ii. País A vs. País B
-
- 

Decisión de exportar y el PVE

Se propone modificar:

1. Precios relativos

- i. Costo del flete marítimo, aéreo y terrestre
- ii. Pagos en la frontera
- iii. Logística de distribución

2. Normas del mercado

- i. Estándares de producto y de proceso productivo
- ii. Criterios para elegir proveedores



Mover el arco

Modificar las dimensiones de la cancha

Cambiar las reglas del juego

Decisión de exportar y el PVE

Sumado a:

Intención de ser líder mundial

¿Cómo?

- Influencia política
- Conocimientos técnicos
- Recursos financieros

¿Si no quieren?

tomar medidas para preservar su abastecimiento y su competitividad frente a terceros



Decisión de exportar y el PVE

“La política comercial puede apoyar la transición ecológica de la UE”

1. Compromisos de sostenibilidad en los acuerdos comerciales
 2. Facilitar comercio e inversión de bienes y servicios ecológicos
 3. Todos los productos que entren al mercado europeo deben ajustarse a los reglamentos (obligatorios) y normas (no obligatorias) de la UE
 4. Animar a sus socios a diseñar normas similares a las de la UE
 5. Utilizar su peso económico para configurar las normas internacionales
-
- 

Derechos de emisión para buques

1. Las navieras que transporten mercaderías desde o hacia la UE, deberán comprar permisos negociables de emisión de carbono del sistema europeo (EU ETS):
 - i. por la mitad de las emisiones realizadas durante el viaje entre el puerto comunitario y el no-comunitario, tanto si el puerto comunitario es el de llegada o el de partida, y
 - ii. por la totalidad de las emisiones realizadas en el puerto comunitario de llegada y por los viajes entre puertos comunitarios
2. La cobertura de las emisiones se hará de manera gradual, práctica habitual cuando se incorpora un sector productivo a estos sistemas de permisos negociables. La compañía naviera deberá entregar permisos por 20% de sus emisiones de 2023, 45% de las de 2024, 70% de las de 2025 y 100% de las de 2026 y los años que siguen.

Derechos de emisión para buques

3. Uso de la mayor recaudación: para innovación y modernización. ¿Quién financia el cambio tecnológico?
PED a los PD.
4. Consecuencias:
 - i. incrementa el costo del viaje. El incremento será directamente proporcional a la mayor distancia recorrida: más distancia, más consumo de combustible, más emisión, más demanda de permisos, mayor costo.
 - ii. este aumento del costo no necesariamente perjudica al transportista. Estudios empíricos muestran que el costo adicional del flete suele traspasarse en una alta proporción al precio del flete y en una baja proporción al precio del producto transportado. Carga sobre exportador y productor primario.

Derechos de emisión para buques

4. Consecuencias:

- iii. el incremento del costo del transporte perjudica más a los productos de menor valor unitario que son los que presentan una mayor relación “costo del transporte / valor del producto” (*commodities* agrícolas)
- iv. puede ocasionar cambios en la logística del viaje. Si la compañía naviera debe presentar permisos por las emisiones desde el último puerto de escala no-comunitario hasta llegar a un puerto comunitario, buscará hacer escala en un puerto cercano a la UE para reducir las emisiones a compensar con permisos. Por ejemplo, si va al sur de Europa, hacer escala en un país del norte de África; si va al norte de Europa, hacer escala en el Reino Unido.

Derechos de emisión para camiones

1. Las empresas de transporte por carretera deberán comprar permisos negociables de emisión de carbono del sistema europeo (EU ETS).
2. Vigencia probable: desde 1/1/26
3. Consecuencias:
 - i. Incremento del costo de distribución
 - ii. ¿trasbordo a buques pequeños o descarga en puertos grandes y distribución por camión?

Combustible para buques

1. Uso de un combustible menos contaminante: mayor proporción de combustible renovable y de bajo contenido de carbono
 2. Para la mitad de la energía consumida durante el viaje entre un puerto comunitario y el puerto de escala no comunitario más cercano
 3. Se da preferencia a los combustibles renovables que no se originen en cultivos o alimentos y se desalienta a los originados en cultivos, lo cual va en línea con la política comunitaria de desalentar el uso de biodiesel de soja y de palma
 4. Combustible es 25% del costo de flete
 5. Combustible más costoso: + costo del flete
 6. Vigencia probable: desde 1/1/ 25
-

Mecanismo de ajuste en frontera

1. La importación estará gravada con un “mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono” (CABM, por su sigla en inglés)
2. El importador pagará por el carbono emitido durante su producción un precio calculado a partir del precio del permiso transado en el EU ETS.
3. La emisión será la real
4. En una primera etapa se aplicará a cemento, electricidad, fertilizantes, hierro, acero y aluminio, sectores que la UE considera con mayor riesgo de “fuga de carbono”

Mecanismo de ajuste en frontera (2)

5. Fuga de carbono: “evitar que los esfuerzos de reducción de emisiones de la Unión se vean contrarrestados por un aumento de las emisiones fuera de la Unión, bien por la deslocalización de la producción, bien por un aumento de importaciones de productos más intensivos en carbono”(pag. 3).
 6. “ese riesgo se gestiona actualmente mediante la concesión de derechos de emisión gratuitos y compensaciones por el aumento de los costes de la electricidad en el marco de la normativa sobre ayudas estatales. Sin embargo, la asignación gratuita de derechos de emisión en el marco del RCDE UE debilita la señal de precios” del sistema.
-

Mecanismo de ajuste en frontera (3)

7. Como una invitación a que los demás países fijen un precio al carbono, se podrá deducir lo pagado en el país de origen por un sistema que obliga a pagar por unidad emitida, sea un impuesto o permisos negociables, sistemas de uso creciente en el mundo.
8. Esta medida se aplica a los productos que se importan utilizando cualquier medio de transporte.
9. Entrada en vigencia probable: enero 2023, excepto algunos en Enero 2026.

Deforestación

1. Responsabilidad empresarial de no importar productos que hayan causado deforestación.
2. Reducir la contribución comunitaria a la deforestación, pérdida de biodiversidad y emisiones de GEI.
3. Productos involucrados: carne bovina, cacao, soja, no harina de soja, madera, aceite de palma.
4. Esto influye en los requisitos de información: trazabilidad.

Consideraciones finales

1. La UE busca alcanzar objetivos ambientales con instrumentos de política ambiental, comercial, energética, agrícola, forestal, de transporte.
 2. Modifica costos relativos, precios relativos, normas
 3. Discrecionalidad, cambio de reglas: mayor incertidumbre
 4. ¿Cambiar de destino?
 - i. ¿Mercados alternativos?
 - ii. Adopción de estándares comunitarios por otros países que exportan a la UE (país grande)
 5. Decisión de exportar más compleja
-

Muchas Gracias