



**2019/0017(COD)**

24.1.2020

**\*\*\*I**

## **PROYECTO DE INFORME**

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques  
(COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Jutta Paulus

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta
- \*\*\* Procedimiento de aprobación
- \*\*\*I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- \*\*\*II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- \*\*\*III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

#### **Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas**

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

#### **Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado**

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	34



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques (COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2019)0038),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0143/2019),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 15 de mayo de 2019<sup>1</sup>,
  - Previa consulta al Comité de las Regiones,
  - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
  - Visto el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A9-0000/2020),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
  3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

### Enmienda 1

#### Propuesta de Reglamento Considerando -1 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(-1) *La amenaza existencial que***

---

<sup>1</sup> DO C 240 de 16.7.2019, p. 41.

*supone el cambio climático requiere una mayor ambición y la intensificación de la acción por el clima, tanto por parte de la Unión como a escala mundial. La Unión se ha comprometido a incrementar los esfuerzos para hacer frente al cambio climático y a aplicar el Acuerdo de París<sup>1 bis</sup>, en consonancia con los últimos datos científicos disponibles. El informe especial de 2018 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, titulado «Global Warming of 1.5 °C» (Calentamiento global de 1,5 °C) confirmó que es fundamental reducir significativamente las emisiones en todos los sectores a fin de limitar el calentamiento global a menos de 1,5 C.*

---

<sup>1 bis</sup> Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

Or. en

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 1

#### *Texto de la Comisión*

(1) El transporte marítimo tiene un impacto en el **clima global**, como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) generadas durante el transporte marítimo. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte<sup>15</sup>. El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

#### *Enmienda*

(1) El transporte marítimo tiene un impacto **directo** en el **cambio climático y en la calidad del aire** como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) generadas durante el transporte marítimo y **otras emisiones que genera, como los óxidos de nitrógeno, los óxidos de azufre, el metano, las partículas y el hollín**. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte<sup>15</sup>. **De no tomarse medidas adicionales, se cree que en 2050 las emisiones marítimas superarán en un 86 % los niveles de 1990, pese a la**

***adopción de normas mínimas de eficiencia de los buques por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI).*** El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. ***Si no se adoptan nuevas medidas para integrar las emisiones marítimas en los objetivos internos de la Unión para el conjunto de la economía en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento previsto de las emisiones marítimas amenaza seriamente con poner en peligro los esfuerzos de otros sectores para alcanzar la neutralidad climática lo antes posible y a más tardar en 2050.***

---

<sup>15</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

---

<sup>15</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

Or. en

### Enmienda 3

#### Propuesta de Reglamento Considerando 2

##### *Texto de la Comisión*

(2) Todos los sectores de la economía deben contribuir ***a la reducción de las*** emisiones de gases de efecto invernadero en línea con ***el compromiso de los colegisladores expresado en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> y la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>17</sup>.***

##### *Enmienda*

(2) Todos los sectores de la economía deben contribuir ***al esfuerzo conjunto para realizar la transición a cero*** emisiones netas de gases de efecto invernadero ***(GEI) lo antes posible y a más tardar en 2050,*** en línea con ***los compromisos de la Unión en virtud del Acuerdo de París y las Conclusiones del Consejo Europeo sobre el cambio climático de 12 de diciembre de 2019.***

---

<sup>16</sup> ***Reglamento (UE) 2018/842 del***

*Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).*

*<sup>17</sup> Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).*

Or. en

#### Enmienda 4

#### Propuesta de Reglamento Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) *La Resolución del Parlamento Europeo de febrero de 2014 relativa a un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 instó a la Comisión y a los Estados miembros a establecer un objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en **al menos un 40 %** en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento Europeo también señaló que todos los sectores de la economía tendrían que contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se comprometía a*

##### *Enmienda*

(3) *En sus Resoluciones de 14 de marzo de 2019 sobre el cambio climático y de 28 de noviembre de 2019 sobre la situación de emergencia climática y medioambiental, el Parlamento Europeo destacó la necesidad de una acción inmediata y ambiciosa, con vistas a alcanzar la neutralidad climática lo antes posible y a más tardar en 2050, e instó a la Comisión y a los Estados miembros a **aumentar el** objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en un **55 %** en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento*

aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales.

Europeo también señaló que todos los sectores de la economía, ***incluido el transporte aéreo y marítimo internacional***, tendrían que contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se comprometía a aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales.

Or. en

## Enmienda 5

### Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 bis) La Resolución del Parlamento Europeo, de 28 de noviembre de 2019, sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2019 (COP25) también destacó la necesidad de que la Unión adopte más medidas para abordar las emisiones de GEI procedentes del sector marítimo, a la luz de los avances lentos e insuficientes en la OMI. El Parlamento Europeo apoyó, en particular, la inclusión del sector marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE), así como la introducción de normas sobre eficiencia de los buques a escala de la Unión.***

Or. en

## Enmienda 6

### Propuesta de Reglamento Considerando 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4) En sus Conclusiones del 24 de***

***suprimido***

*octubre de 2014, el Consejo Europeo aprobó un objetivo vinculante de la Unión que contempla una reducción a nivel interno de al menos el 40 % en las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990. El Consejo Europeo también señaló la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte, e invitó a la Comisión a examinar otros instrumentos y medidas que permitan plantear desde una perspectiva global y tecnológicamente neutra, entre otros aspectos, la promoción de la reducción de emisiones, las fuentes de energía renovable y la eficiencia energética en el transporte.*

Or. en

#### **Enmienda 7**

#### **Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(5 bis) La Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo establece una hoja de ruta de las políticas y medidas fundamentales para que la Unión se convierta en el primer continente climáticamente neutro a más tardar en 2050. La Comunicación confirmó la necesidad de nuevas medidas a escala de la Unión para abordar las emisiones de GEI procedentes del sector marítimo, incluida su inclusión en el RCDE UE.***

Or. en

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 6

#### *Texto de la Comisión*

(6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo<sup>20</sup> (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados<sup>21</sup> y dos Reglamentos de Ejecución<sup>22</sup>. El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub> y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO<sub>2</sub> en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones **deben presentarse antes del 30 de abril** de 2019.

#### *Enmienda*

(6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo<sup>20</sup> (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados<sup>21</sup> y dos Reglamentos de Ejecución<sup>22</sup>. El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. ***La adopción del Reglamento SNV de la UE constituyó un primer paso en el marco de un planteamiento gradual para la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en los compromisos de la Unión de reducción de las emisiones de GEI y para la ulterior fijación del precio de esas emisiones, en consonancia con el principio de «quien contamina paga».*** ***Con la adopción del Reglamento SNV de la UE, la Comisión se comprometió a estudiar, en el contexto de futuras propuestas legislativas sobre emisiones marítimas, cuáles serían los pasos siguientes adecuados para garantizar que el sector contribuyese equitativamente a los objetivos de reducción de emisiones de la Unión, evaluando en particular la posibilidad de ampliar el RCDE UE al sector marítimo.*** El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub> y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico Europeo

(EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO<sub>2</sub> en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones *se publicaron el 30 de junio* de 2019.

---

<sup>20</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

<sup>21</sup> Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, sobre las actividades de verificación y la acreditación de verificadores, con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 320 de 26.11.2016, p. 5); Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente (DO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

<sup>22</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de

---

<sup>20</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

<sup>21</sup> Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, sobre las actividades de verificación y la acreditación de verificadores, con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 320 de 26.11.2016, p. 5); Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente (DO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

<sup>22</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de

2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299, de 5.11.2016, p. 22).

2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

Or. en

## Enmienda 9

### Propuesta de Reglamento Considerando 7

#### *Texto de la Comisión*

(7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar **que esté en consonancia** con dicho acuerdo internacional.

#### *Enmienda*

(7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación ***o sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo***, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar ***la coherencia*** con dicho acuerdo internacional.

Or. en

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento Considerando 8

#### *Texto de la Comisión*

(8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la

#### *Enmienda*

(8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la

21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)<sup>23</sup>, la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó<sup>24</sup> en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»).

21.<sup>a</sup> Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)<sup>23</sup>, la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó<sup>24</sup> en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»).

***Asimismo, el 13 de abril de 2018, la OMI adoptó una Estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, destinada a limitar el aumento de estas emisiones lo antes posible, a reducirlas como mínimo en un 50 % hasta 2050, respecto a los niveles de 2008, y a proseguir los esfuerzos para su eliminación progresiva. Al mismo tiempo, los Estados miembros y los miembros asociados de la OMI se comprometieron a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte efectuado, como promedio en todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % hasta 2030, y a proseguir los esfuerzos para obtener una reducción del 70 % para 2050.***

---

<sup>23</sup> Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

<sup>24</sup> Resolución MEPC.278(70) de la OMI, que modifica el anexo VI de MARPOL.

---

<sup>23</sup> Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

<sup>24</sup> Resolución MEPC.278(70) de la OMI, que modifica el anexo VI de MARPOL.

Or. en

## **Enmienda 11**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, **alcance**, verificación, transparencia o notificación de CO<sub>2</sub> del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el DCS mundial de la OMI en relación con las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y los planes de seguimiento.

*Enmienda*

(10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, verificación, transparencia o notificación de CO<sub>2</sub> del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el DCS mundial de la OMI en relación con **los buques regidos**, las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y los planes de seguimiento.

Or. en

## **Enmienda 12**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», **aunque la información**

*Enmienda*

(12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», **junto con el parámetro**

*relativa a la «carga transportada» debe transmitirse de forma voluntaria.* El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI<sup>25</sup> para reducir la carga administrativa.

---

<sup>25</sup> Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

«carga transportada». El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI<sup>25</sup> para reducir la carga administrativa.

---

<sup>25</sup> Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

Or. en

### Enmienda 13

#### Propuesta de Reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 bis) La eliminación de las barreras comerciales en el sector marítimo, incluido el uso de un sistema SNV sólido y transparente, contribuiría a la adopción de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético, por lo que se reducirían las emisiones marítimas en aproximadamente un 2 % de aquí a 2030. Para que el sector marítimo contribuya plenamente a la transformación de todo el sector del transporte en un sector con cero emisiones, es necesario adoptar nuevas medidas. Por tanto, es preciso ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento SNV de la UE para que incluya requisitos vinculantes para que las empresas reduzcan sus emisiones de GEI por transporte efectuado.**

Or. en

## Enmienda 14

### Propuesta de Reglamento Considerando 13 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 ter)** *Habida cuenta de los resultados de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de la Comisión relativa al Reglamento SNV de la UE, que revelan que ninguna opción que no fuese un RCDE UE para las emisiones marítimas lograría una reducción de las emisiones coherente con el Libro Blanco de la Comisión, de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», debe ampliarse la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1 bis</sup> para incluir las emisiones marítimas.*

---

*<sup>1 bis</sup> 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 derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).*

Or. en

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 13 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 quater)** *Una transición satisfactoria hacia un transporte marítimo de cero emisiones requiere un enfoque integrado y un entorno propicio para estimular la innovación, tanto en lo que*

*respecta a los buques como a los puertos. Este entorno propicio implica inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, medidas tecnológicas y operativas para aumentar la eficiencia energética de los buques y el despliegue de combustibles y tecnologías de propulsión alternativos sostenibles, incluida la necesaria infraestructura de repostaje y recarga en los puertos. Debe establecerse un fondo de descarbonización del transporte marítimo a partir de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión marítimos en el marco del RCDE UE para aumentar la eficiencia energética de los buques y apoyar la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles y tecnologías de propulsión de emisión cero. La Comisión también debe desarrollar medidas para regular el acceso de los buques más contaminantes a los puertos de la Unión y obligar a los buques atracados que consumen combustibles fósiles a utilizar la electricidad en puerto. La Comisión también debe exigir a los puertos que establezcan tarifas de sobrestadía basadas en las emisiones.*

Or. en

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 14 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(14 bis) A fin de garantizar el mantenimiento de una alta calidad de los datos y la publicación de estos en el registro THETIS-SNV, deben otorgarse a*

***la Agencia Europea de Seguridad Marítima los poderes y recursos necesarios para poder comprobar las emisiones notificadas por los verificadores.***

Or. en

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 15**

#### *Texto de la Comisión*

(15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques que hacen escala en puertos del EEE ***como primer paso de un enfoque por etapas*** para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

#### *Enmienda*

(15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques que hacen escala en puertos del EEE ***a fin de disminuir la intensidad de carbono de las operaciones por transporte efectuado y fijar un precio para dichas emisiones*** para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ***procedentes del sector marítimo***. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

Or. en

## Enmienda 18

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – título (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Modificaciones del Reglamento (UE)  
2015/757***

Or. en

## Enmienda 19

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – párrafo -1 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***El Reglamento (UE) 2015/757 se modifica  
como sigue:***

Or. en

## Enmienda 20

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – punto -1 bis (nuevo) Reglamento (UE) 2015/757 Artículo 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

***-1 bis) El artículo 1 se sustituye por el  
texto siguiente:***

Artículo 1

«Artículo 1

Objeto

Objeto

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de **dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)** y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro,

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de **gases de efecto invernadero (GEI)** y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro.

*para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.*

*A fin de contribuir al compromiso de la Unión de reducir a nivel interno y para el conjunto de la economía las emisiones de GEI, en el marco del Acuerdo de París, y de aplicar la Estrategia inicial de la OMI a escala de la Unión, el presente Reglamento también impone a las empresas la obligación de reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte efectuado en al menos un 40 % de aquí a 2030 con respecto al rendimiento medio por categoría de buques del mismo tipo y tamaño en el primer período de notificación a que se refiere el artículo 8.».*

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – punto -1 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) 2015/757

#### **Artículo 2 – apartado 1 (nuevo)**

*Texto en vigor*

*Enmienda*

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto **superior** a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de **CO<sub>2</sub>** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

**-1 ter) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:**

«1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto a **partir de** 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de **GEI** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 1 – letra -a (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 3 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-a) se inserta la letra siguiente:**

**«a bis) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación por parte de buques de gases de efecto invernadero que figuran en el anexo II de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*;**

---

**\* 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 derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).»;**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 1 – letra -a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 3 – letra b (nueva)

*Texto en vigor*

*Enmienda*

**-a bis) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:**

b) «puerto de escala»: el puerto en el

«b) «puerto de escala»: el puerto en el

que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;

que un buque se detiene para cargar o descargar **una parte sustancial de sus** mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;»;

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 24

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 5 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 bis) En el artículo 5 se inserta el apartado siguiente:**

**«2 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complemente el presente Reglamento especificando en mayor medida los métodos para la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero distintas de las emisiones de CO<sub>2</sub>».**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 25

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 9 – apartado 1 – letra f

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«f) **la carga transportada, de forma voluntaria;**».

**suprimida**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 26

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 11 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, **en una fecha lo más próxima posible al día de la realización del cambio** y, a más tardar, **tres meses** después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad.»;

«2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, **el día de la realización del cambio o en una fecha lo más próxima posible** y, a más tardar, **un mes** después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad.»;

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 27

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 5 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Capítulo II bis (nuevo) – artículo 12 bis (nuevo)

**5 bis) Se inserta el capítulo siguiente:**

**«CAPÍTULO II bis**

**REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES**

**Artículo 12 bis**

**Requisitos de reducción de las emisiones**

**1. Las empresas reducirán sus emisiones anuales de CO<sub>2</sub> por transporte efectuado en al menos un 40 % de aquí a 2030, con respecto al rendimiento medio por categoría de buques del mismo tipo y tamaño en el primer período de notificación a que se refiere el artículo 8.**

**2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento especificando en mayor medida las normas para el cumplimiento y la verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 1 del presente artículo, incluida la posibilidad de aplicar una reducción anual, lineal o decreciente, u objetivos intermedios hasta 2030, así como para la determinación de las categorías de tamaño adecuadas para los buques pertinentes.».**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

**Enmienda 28**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – punto 5 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 20 – apartado 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

**5 ter) En el artículo 20, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:**

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones para los supuestos de incumplimiento de las obligaciones de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la imposición de dichas sanciones. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 1 de julio de **2017** y le notificarán sin demora toda modificación ulterior.

«1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones para los supuestos de incumplimiento de las obligaciones de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 8 a 12, **así como de los requisitos establecidos en el artículo 12 bis**, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la imposición de dichas sanciones. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 1 de julio de **2021** y le notificarán sin demora toda modificación ulterior.»

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 22 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**6 bis) En el artículo 22, se suprime el apartado 3.**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 30

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 6 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 22 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**6 ter) Se inserta el artículo siguiente:**

**«Artículo 22 bis**

**Revisión**

**1. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, la Comisión revisará el funcionamiento del presente Reglamento, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su aplicación, así como otros avances importantes destinados a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo y al cumplimiento de los compromisos de la Unión en virtud del Acuerdo de París. Como parte de la revisión, la Comisión propondrá requisitos adicionales para reducir los contaminantes atmosféricos procedentes de los buques. La revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.**

**2. En el marco de la próxima revisión de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\* y del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*, la Comisión también establecerá objetivos vinculantes para los Estados miembros con el fin de garantizar un suministro adecuado de electricidad en puerto en los puertos marítimos e interiores.**

---

**\* Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).**

**\*\* Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).».**

Or. en

## Enmienda 31

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 6 quater (nuevo) – letra a (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 2

*Texto en vigor*

2. Los poderes para adoptar actos delegados *a que se refieren* el artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

*Enmienda*

**6 quater) El artículo 23 se modifica como sigue:**

**a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:**

«2. Los poderes para adoptar actos delegados **mencionados en el artículo 5, apartados 2 y 3**, el artículo **12 bis**, apartado 2, **el** artículo 15, apartado 5, y **el** artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.»;

Or. en

## Enmienda 32

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 6 quater (nuevo) – letra b (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 3

*Texto en vigor*

*Enmienda*

**b) el apartado 3 se sustituye por el**

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, **apartado 2**, artículo 15, apartado 5, y **artículo 16**, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto **al** día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en **la misma**. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

**texto siguiente:**

«3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, **apartados 2 y 3**, **el artículo 12 bis**, **apartado 2**, **el artículo 15**, apartado 5, y **el artículo 16**, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto **el** día siguiente **al** de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en **ella**. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.»;

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 33

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – punto 6 quater (nuevo) – letra c (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 5

#### *Texto en vigor*

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses **desde** su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, **ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan** objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, **tanto el uno como el otro** informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Enmienda*

#### **c) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:**

«5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, **apartados 2 y 3**, **el artículo 12 bis**, apartado 2, **el artículo 15**, apartado 5, y **el artículo 16**, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses **a partir de** su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, **ninguna de estas instituciones formula** objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, **ambas** informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Enmienda 34

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 bis (nuevo)

Directiva 2003/87/CE

Capítulo II bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

#### *Artículo 1 bis*

#### *Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE*

*La Directiva 2003/87/CE se modifica  
como sigue:*

*1) Se inserta el capítulo siguiente:*

*«CAPÍTULO II bis*

#### *TRANSPORTE MARÍTIMO*

##### *Artículo 3 octies bis*

##### *Ámbito de aplicación*

*Las disposiciones del presente capítulo se  
aplicarán, a partir del 1 de enero de 2021,  
a la asignación y expedición de derechos  
de emisión por lo que respecta a las  
emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)  
procedentes de los buques regidos por el  
Reglamento (UE) 2015/757 del  
Parlamento Europeo y del Consejo\*.*

---

*\*Reglamento (UE) 2015/757 del  
Parlamento Europeo y del Consejo, de 29  
de abril de 2015, relativo al seguimiento,  
notificación y verificación de las  
emisiones de dióxido de carbono  
generadas por el transporte marítimo y  
por el que se modifica la Directiva  
2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015,  
p. 55).*

##### *Artículo 3 octies ter*

*Cantidad total y método de asignación de*

*derechos de emisión para el transporte marítimo*

- 1. A más tardar el 1 de diciembre de 2020, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva estableciendo la cantidad total de derechos de emisión para el transporte marítimo en consonancia con otros sectores y el método de asignación de derechos de emisión para el transporte marítimo mediante subasta, así como las disposiciones especiales con respecto al Estado miembro responsable de la gestión.*
- 2. Los artículos 12 y 16 se aplicarán a los derechos de emisión para el transporte marítimo de la misma manera que a los derechos de emisión relacionados con otras actividades.*
- 3. Al menos el 30 % de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión a que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se emplearán, por medio del fondo establecido en virtud del artículo 3 octies quater, para aumentar la eficiencia energética de los buques y apoyar la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles y tecnologías de propulsión de emisión cero.*

*Artículo 3 octies quater*

*Fondo de Descarbonización del Transporte Marítimo*

- 1. Se establecerá el Fondo de Descarbonización del Transporte Marítimo (en lo sucesivo, «Fondo») para el período comprendido entre 2021 y 2030, a fin de aumentar la eficiencia energética de los buques y apoyar la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para*

*descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles y tecnologías de propulsión de emisión cero.*

*2. No obstante lo dispuesto en el artículo 12 de la presente Directiva, las empresas de transporte marítimo podrán pagar al Fondo una contribución anual en calidad de miembros, de conformidad con sus emisiones totales notificadas respecto al año natural anterior en virtud del Reglamento (UE) 2015/757. El Fondo entregará derechos de emisión colectivamente en nombre de las empresas de transporte marítimo que sean miembros del Fondo. El Fondo establecerá la contribución por tonelada de emisiones a más tardar el 28 de febrero de cada año, si bien será, como mínimo, equivalente al precio de mercado de los derechos de emisión del año anterior.*

*3. El Fondo adquirirá derechos de emisión equivalentes a la cantidad total colectiva de contribuciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo durante el año natural anterior y los entregará al registro establecido con arreglo al artículo 19 de la presente Directiva, a más tardar el 30 de abril de cada año, para su posterior cancelación. La información sobre las contribuciones será pública.*

*4. El Fondo invertirá en el aumento de la eficiencia energética de los buques y en el apoyo a las tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como en el despliegue de combustibles alternativos sostenibles y tecnologías de propulsión de emisión cero, empleando los ingresos mencionados en el apartado 3 del artículo 3 octies ter. Todas las inversiones apoyadas con el Fondo se*

***harán públicas y serán coherentes con los objetivos de la presente Directiva.***

***5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la aplicación del presente artículo.».***

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0087>)*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Contexto

Desde que en 1856 Eunice Foote detectó por primera vez el efecto invernadero del dióxido de carbono y, especialmente, desde que en 1896 Svante Arrhenius cuantificó dicho efecto, se sabe que la temperatura de la superficie de la Tierra depende de la concentración de dióxido de carbono en la atmósfera.

En 1997 el Protocolo de Kioto reconoció, basándose en numerosos informes y testimonios científicos, que el ser humano era el causante del calentamiento global y exigió una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Lamentablemente, las emisiones anuales de dichos gases casi se han duplicado desde 1997, lo que prueba la ineficacia de las medidas adoptadas hasta el momento para luchar contra el cambio climático. La última década ha sido la más cálida registrada hasta la fecha y el año 2019 fue, además, el más caluroso en Europa<sup>1</sup>. Esto mismo sucede con los océanos: su temperatura nunca había sido tan cálida como en 2019<sup>2</sup>. Lo anterior demuestra por qué es necesaria una legislación de la Unión en materia de clima que tenga objetivos ambiciosos.

Según el último informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), hay un 66 % de posibilidades de que el aumento de la temperatura del planeta se mantenga por debajo de 1,5 °C si las futuras emisiones de carbono se limitan a 420 Gt equivalentes de CO<sub>2</sub> (10 años de emisiones actuales). En consecuencia, el límite para que haya un 50 % de posibilidades de que el aumento de la temperatura se mantenga por debajo de 1,5 °C se sitúa en 580 Gt equivalentes de CO<sub>2</sub> (14 años de emisiones actuales). El sector del transporte marítimo emite individualmente cerca de 940 Mt equivalentes de CO<sub>2</sub> al año a escala mundial y es el responsable de cerca de un 2,5 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. A escala de la Unión (es decir, respecto a los buques que recalán en puertos del Espacio Económico Europeo —EEE—), las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo aumentaron un 48 % entre 1990 y 2008 y se espera que, a más tardar en 2050, superen hasta en un 86 % los niveles de 1990. El sector del transporte marítimo se mantiene completamente al margen de los esfuerzos colectivos orientados a alcanzar un nivel de cero emisiones netas de aquí a 2050. Por lo tanto, no se entiende por qué el transporte marítimo sigue siendo el único modo de transporte que no se contempla expresamente en ninguna política de reducción de emisiones de la Unión.

### Organización Marítima Internacional (OMI)

Actualmente los operadores de buques están obligados a presentar informes a la Unión (sistema de seguimiento, notificación y verificación—SNV—)<sup>3</sup> y a la Organización Marítima Internacional (OMI) (sistema mundial de recopilación de datos —DCS, por sus siglas en inglés—)<sup>4</sup>. La ponente coincide en que es importante que las obligaciones de notificación de la

---

<sup>1</sup> Comisión Europea, *Climate bulletin*, Copernicus, <https://climate.copernicus.eu/climate-bulletins>

<sup>2</sup> Avances en el ámbito de las ciencias atmosféricas.

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

<sup>4</sup> La OMI ha adoptado un sistema de recopilación de datos (DCS) obligatorio sobre el consumo de fueloil para el transporte marítimo internacional que obliga a los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas a recabar información y a notificarla a una

Unión y de la OMI estén armonizadas. Sin embargo, esto no significa que deba reducirse el nivel de exigencia de las normas de la Unión. Por el contrario, es necesario contar con mejores normas a escala mundial. Por ejemplo, a diferencia del sistema SNV de la Unión, la OMI no recopila datos sobre la carga transportada, sino únicamente sobre el peso muerto. Esta medición hace muy difícil, si no imposible, calcular la huella de carbono de las mercancías transportadas. La OMI llevaba más de veinte años prometiendo que abordaría las emisiones del transporte marítimo, pero la introducción de su sistema de recopilación de datos no se produjo hasta después de la aplicación del Reglamento SNV por parte de la Unión. No se ha observado ningún progreso real, motivo por el que es necesario que la Unión actúe para alcanzar el objetivo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales<sup>5</sup>.

### **Unión Europea**

Desde el 1 de enero de 2018 los grandes buques (de más de 5000 toneladas de arqueado bruto) que llegan o parten de puertos del EEE tienen ya la obligación de hacer seguimiento de sus emisiones de CO<sub>2</sub>, del consumo de combustible y de otros parámetros, como la distancia recorrida o el tiempo transcurrido en el mar, y la obligación de notificarlos, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (en lo sucesivo, «Reglamento SNV»). Los primeros datos disponibles<sup>6</sup> muestran que los 10 800 buques sujetos al Reglamento SNV emitieron en 2018 más de 130 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, cifra que supera el volumen de emisiones anuales de CO<sub>2</sub> de Bélgica.

La Comisión acaba de publicar una propuesta para revisar el Reglamento SNV. Sin embargo, esta propuesta continúa centrándose únicamente en el seguimiento y la notificación de datos, por lo que la ponente considera que es su responsabilidad disponer de un proyecto de informe más ambicioso. No podemos permitirnos continuar perdiendo el tiempo en lo referente a la lucha contra el cambio climático: debemos actuar ahora. El Parlamento Europeo respaldó, asimismo, la necesidad de actuar con urgencia al declarar la emergencia climática a finales de 2019. El Parlamento pidió explícitamente a la Comisión que velase por que todas las propuestas legislativas pertinentes se ajustasen plenamente al objetivo de mantener el calentamiento global por debajo de 1,5 °C.

### **Prioridades de la ponente**

El sistema SNV de recopilación de datos de la Unión es bueno. Una de sus principales ventajas respecto al sistema de recopilación de datos de la OMI es que responsabiliza al armador del buque en lugar de al Estado de abanderamiento: en cuanto un buque recalca en un puerto del EEE, el armador debe notificar el volumen de sus emisiones. Sin embargo, ahora se está impulsando la utilización efectiva de los datos recogidos. Es importante disponer de información fiable sobre las emisiones, pero la información por sí sola no reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión Europea también lo ha confirmado en su evaluación de impacto. El principal objetivo de este proyecto de informe es, por tanto, reducir el esfuerzo administrativo para las empresas y las administraciones en la medida de lo posible y, lo que es más importante, reducir las emisiones del transporte marítimo en el EEE.

---

base de datos de la OMI desde 2019.

<sup>5</sup> Asamblea General de las Naciones Unidas, Acuerdo de París, 4 de noviembre de 2016, artículo 2, apartado 1, letra a).

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport\\_en](https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport_en)

### **Régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)**

El Parlamento Europeo debe ser responsable y transponer lo que ya ha propuesto la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen: la inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea. Esto también estaría en consonancia con las orientaciones políticas de la Comisión para los próximos cinco años. La ponente acoge con gran satisfacción el compromiso asumido por la Comisión en el marco del Pacto Verde de ampliar el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión al transporte marítimo.

En los últimos años ya se han llevado a cabo varios intentos de regular el sector del transporte marítimo, pero ninguno de ellos ha tenido éxito. Ha llegado el momento de incluir el transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión. No se producirán distorsiones de la competencia, ya que todos los Estados de abanderamiento y todas las empresas serán tratados del mismo modo. El ámbito de aplicación del Reglamento comprende todos los viajes en el interior de la Unión, todos los viajes con destino a la Unión, desde el último puerto situado fuera de la Unión hacia el primer puerto de escala en la Unión, y todos los viajes con salida desde un puerto de la Unión hacia el siguiente puerto de escala fuera de la Unión<sup>7</sup>.

### **Fondo de Descarbonización del Transporte Marítimo**

La ponente desearía que la creación del Fondo de Descarbonización del Transporte Marítimo impulsase la investigación y el desarrollo de la eficiencia energética de los buques y respaldase la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y a los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles. El Fondo se creará para el período comprendido entre 2021 y 2030 y se financiará con cargo a los ingresos del RCDE. Por lo tanto, la ponente considera que la creación del Fondo marítimo es fundamental para generar un verdadero impacto no solo en la reducción de las emisiones, sino también en la consecución de una tecnología de emisión cero.

### **Eficiencia energética**

La ponente toma nota del objetivo fijado por la OMI de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte en un 40 %, como mínimo, de aquí a 2030. La Unión debe dar ejemplo incorporando este objetivo tan necesario a su legislación, garantizando así que todos los buques que recalen en los puertos de la Unión contribuyan de forma equitativa al cumplimiento de la Estrategia inicial de la OMI, dejando al mismo tiempo una flexibilidad suficiente para que las empresas decidan sobre las medidas operativas o tecnológicas que deseen aplicar.

### **Puertos de emisión cero**

La ponente ve un enorme potencial en la electricidad en puerto y en los puertos de emisión cero. En el caso de que los buques atracados tuvieran que apagar sus motores y conectarse a la red eléctrica terrestre o utilizar otras fuentes de energía con un efecto equivalente, esta medida reportaría beneficios inmediatos para la salud de los ciudadanos que viven en las zonas portuarias. Por lo tanto, la ponente pide a la Comisión que elabore medidas orientadas a esta meta, es decir, que fije objetivos a los Estados miembros para la implantación de la electricidad en puerto.

### **Carga transportada y transparencia de los datos**

La ponente acoge con satisfacción que la Comisión haya incluido elementos de transparencia

---

<sup>7</sup> Véase el considerando 14 del actual Reglamento SNV.

en la propuesta sobre el sistema SNV. La ponente considera, no obstante, que debe mantenerse la obligación de informar sobre el parámetro «carga transportada», a diferencia de lo que se establece en dicha propuesta. Este requisito es importante porque permite comprobar realmente la eficiencia de un viaje y calcular la huella de carbono de las mercancías transportadas. Esta medida garantizará la equidad y la igualdad de condiciones para todas las partes interesadas.

#### **Ampliación del ámbito de aplicación a todos los gases de efecto invernadero**

La ponente desearía que se ampliara el ámbito de aplicación a todos los gases de efecto invernadero, en lugar de estar limitado al CO<sub>2</sub>. Las emisiones de metano tienen, en particular, un enorme impacto en el cambio climático, ya que el efecto invernadero potencial del metano es 87, comparado con el CO<sub>2</sub> en un horizonte temporal de veinte años, y, por lo tanto, es necesaria una regulación más estricta.