



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria*

---

**2013/0224(COD)**

5.12.2013

# **ENMIENDAS 80 - 278**

**Proyecto de informe**  
**Theodoros Skylakakis**  
(PE522.893v01-00)

Seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y la modificación del Reglamento (UE) n° 525/2013

Propuesta de Reglamento  
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185ES.doc

PE524.761v01-00

**ES**

*Unida en la diversidad*

**ES**

AM\_Com\_LegReport

**Enmienda 80**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de **CO<sub>2</sub>** basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.

*Enmienda*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en **aplicar una medida basada en el mercado, lo que exige** establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de **gases de efecto invernadero** basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión. **El acceso público a los datos de emisión contribuirá a eliminar las numerosas barreras de mercado que impiden la generalización de muchas medidas de coste negativo que reducirían las emisiones derivadas del sector.**

Or. en

**Enmienda 81**  
**Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de **CO<sub>2</sub>** basado en

*Enmienda*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en **la aplicación de medidas basadas en el mercado. La primera etapa indispensable para la implantación de un**

el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.

***RCDE para el transporte marítimo*** es establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de CO<sub>2</sub> basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.

Or. fr

**Enmienda 82**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de CO<sub>2</sub> basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual ***tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.***

*Enmienda*

(4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de CO<sub>2</sub> basado en el consumo de combustible de los buques ***para la recopilación de datos agregados sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>***, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual ***que puede estar justificado por la necesidad de reducir dichas emisiones.***

Or. en

**Enmienda 83**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

(7) Se espera que la introducción de un sistema SNV a nivel de la Unión permita reducir las emisiones ***hasta en un 2 % en comparación con una situación sin cambios y conseguir ahorros netos agregados de hasta 1 200 millones EUR de aquí a 2030***, ya que ese sistema podría contribuir a la eliminación de las barreras comerciales, ***en particular la falta de información sobre la eficiencia de los buques***. Esta reducción de los costes de transporte debería facilitar el comercio internacional. Además, un sistema SNV sólido es un requisito previo a cualquier medida basada en el mercado o ***a cualquier norma de eficiencia***, independientemente de que se aplique a nivel de la Unión o a nivel internacional. También proporciona datos fiables para fijar objetivos precisos de reducción de emisiones y evaluar los avances realizados en cuanto a la contribución del transporte marítimo a la consecución de una economía hipocarbónica.

*Enmienda*

(7) Se espera que la introducción de un sistema SNV a nivel de la Unión permita reducir las emisiones, ya que ese sistema podría contribuir a la eliminación de las barreras comerciales. Esta reducción de los costes de transporte debería facilitar el comercio internacional. Además, un sistema SNV sólido es un requisito previo a cualquier medida basada en el mercado o ***a otras medidas destinadas a proporcionar una base más sólida al principio de quien contamina paga***, independientemente de que se aplique a nivel de la Unión o a nivel internacional. También proporciona datos fiables para fijar objetivos precisos de reducción de emisiones y evaluar los avances realizados en cuanto a la contribución del transporte marítimo a la consecución de una economía hipocarbónica.

Or. en

**Enmienda 84**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**

**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 bis) Es necesario disponer de información fiable sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y la eficiencia en el consumo de combustible de los buques para aplicar un sistema de precios de estas emisiones en una etapa posterior. Por lo tanto, en caso de que los Estados miembros no hayan adoptado un acuerdo internacional en el***

*marco de la Organización Marítima Internacional que comprenda las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Unión no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la CMNUCC tres años después de que se publique por primera vez la información establecida en el artículo 21, la Comisión presentará una propuesta para aplicar un sistema de precios de las emisiones marítimas internacionales.*

Or. en

**Enmienda 85**  
**Françoise Grossetête**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) A efectos de seguimiento deben tenerse en cuenta todos los viajes en el interior de la Unión, todos los viajes con destino a la UE desde el último puerto situado fuera de la Unión hacia el primer puerto de escala en la Unión, y todos los viajes con salida de la UE desde un puerto de la Unión hacia el próximo puerto de escala fuera de la UE. También deben cubrirse las emisiones de CO<sub>2</sub> que se producen en los puertos de la Unión, incluso cuando los buques están atracados al muelle o desplazándose dentro del puerto, en particular si se han previsto medidas específicas para reducir o prevenir tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

*Enmienda*

(8) A efectos de seguimiento deben tenerse en cuenta todos los viajes en el interior de la Unión, todos los viajes con destino a la UE desde el último puerto situado fuera de la Unión hacia el primer puerto de escala en la Unión, y todos los viajes con salida de la UE desde un puerto de la Unión hacia el próximo puerto de escala fuera de la UE. También deben cubrirse las emisiones de CO<sub>2</sub> que se producen en los puertos de la Unión, incluso cuando los buques están atracados al muelle o desplazándose dentro del puerto, en particular si se han previsto medidas específicas **y tecnologías alternativas, como infraestructuras de conexión eléctrica de los buques en el muelle**, para reducir o prevenir tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

Or. fr

### *Justificación*

*En las ciudades portuarias, las emisiones de los buques constituyen una fuente importante de contaminación urbana. Si los buques atracados dispusieran de conexión a la red eléctrica podrían apagar sus motores, eliminando así parte de las molestias. Esta tecnología está ya madura y presenta muchas ventajas medioambientales, además de su potencial industrial.*

#### **Enmienda 86** **Satu Hassi**

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

##### *Texto de la Comisión*

(10) Un sistema SNV sólido y específico para los buques a nivel de la Unión debe basarse en el cálculo de las emisiones a partir del combustible consumido en los viajes desde y hacia puertos de la Unión, ya que los datos sobre las ventas de combustible no permiten realizar adecuadamente estimaciones exactas sobre el consumo de combustible en este contexto específico, habida cuenta de la gran capacidad de los tanques de los buques.

##### *Enmienda*

(10) Un sistema SNV sólido y específico para los buques a nivel de la Unión debe basarse en el cálculo de las emisiones a partir del combustible consumido ***o en información precisa sobre las emisiones reales*** en los viajes desde y hacia puertos de la Unión, ya que los datos sobre las ventas de combustible no permiten realizar adecuadamente estimaciones exactas sobre el consumo de combustible en este contexto específico, habida cuenta de la gran capacidad de los tanques de los buques.

Or. en

### *Justificación*

*Los buques que hacen uso de un seguimiento continuo obtienen información precisa sobre sus emisiones y no deben tener que volver a convertirla en consumo de combustible.*

#### **Enmienda 87** **Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento** **Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(11) El sistema SNV de la Unión debe cubrir también otra información relevante para el cambio climático que permita determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

**Enmienda 88**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(11) El sistema SNV de la Unión debe ***cubrir también otra información relevante para el cambio climático que permita*** determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también

(11) El sistema SNV de la Unión debe ***permitir*** determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que



medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.

crea la falta de información.

Or. en

**Enmienda 89**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) El sistema SNV de la Unión debe cubrir también otra información relevante ***para el cambio climático*** que permita determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.

*Enmienda*

(11) El sistema SNV de la Unión debe cubrir también otra información relevante que permita determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.

Or. en

**Enmienda 90**  
**Christofer Fjellner**

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

*Texto de la Comisión*

(12) Para limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, ***y optimizar la relación costes-beneficios del***

*Enmienda*

(12) Para limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte

*sistema SNV* sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte de las emisiones de *gases de efecto invernadero* del transporte marítimo, *las normas del sistema SNV deben* aplicarse a *los grandes emisores*. *Se ha decidido aplicar un umbral de 5 000 de arqueo bruto después de realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques que llegan y salen de puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas. Este umbral no discriminatorio garantizará la cobertura de los emisores más importantes. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad ambiental del sistema.*

de las emisiones de *CO<sub>2</sub>* del transporte marítimo, *el sistema SNV debe* aplicarse a *los buques con un arqueo bruto de 3 000 y superior*.

Or. en

## **Enmienda 91** **Spyros Danellis**

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

#### *Texto de la Comisión*

(12) Para limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, y optimizar la relación costes-beneficios del sistema SNV sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, las normas del sistema SNV deben aplicarse a los grandes emisores. Se ha decidido aplicar un umbral de 5 000 de arqueo bruto después de

#### *Enmienda*

(12) Para limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, y optimizar la relación costes-beneficios del sistema SNV sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, las normas del sistema SNV deben aplicarse a los grandes emisores. Se ha decidido aplicar un umbral de 5 000 de arqueo bruto después de

realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques que llegan y salen de puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas. Este umbral no discriminatorio garantizará la cobertura de los emisores más importantes. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad ambiental del sistema.

realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques que llegan y salen de puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas. Este umbral no discriminatorio garantizará la cobertura de los emisores más importantes. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad ambiental del sistema. ***Dicho umbral se promulgará como excepción temporal, a la espera de un acuerdo mundial o una revisión posterior.***

Or. en

#### *Justificación*

*Los buques con un arqueo bruto entre 400 y 5 000 se inscriben acertadamente en el ámbito de aplicación del Reglamento, pero debe concedérseles una excepción hasta que se alcance un acuerdo mundial o hasta que se determinen medios más rentables de hacer extensivo a ellos el SNV.*

#### **Enmienda 92**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerando 12**

##### *Texto de la Comisión*

(12) Para ***limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, y optimizar la relación costes-beneficios del sistema SNV sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo***, las normas del sistema SNV deben aplicarse a ***los grandes emisores***. Se ha decidido aplicar un umbral

##### *Enmienda*

(12) Para ***garantizar la coherencia del sistema SNV de la Unión con el anexo VI del Convenio MARPOL***, las normas del sistema SNV deben aplicarse a ***los buques con un arqueo bruto superior a 400***. Se ha decidido aplicar un umbral de ***400*** de arqueo bruto ***a escala internacional*** después de realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques. Este umbral no discriminatorio garantizará ***una igualdad de condiciones a***

de 5 000 de arqueo bruto después de realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques *que llegan y salen de puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas.* Este umbral no discriminatorio garantizará *la cobertura de los emisores más importantes. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad ambiental del sistema.*

*escala internacional.*

Or. en

**Enmienda 93**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Para reducir aún más *el esfuerzo administrativo* de propietarios y explotadores de buques, las normas de seguimiento deben centrarse en el CO<sub>2</sub>, por ser el principal gas de efecto invernadero emitido por el transporte marítimo y porque contribuye hasta en un 98 % a las emisiones totales de este sector.

*Enmienda*

(13) Para reducir aún más *la carga administrativa* de propietarios y explotadores de buques, las normas de seguimiento deben centrarse en el CO<sub>2</sub>, por ser el principal gas de efecto invernadero emitido por el transporte marítimo y porque contribuye hasta en un 98 % a las emisiones totales de este sector.

Or. en

**Enmienda 94**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 14**

PE524.761v01-00

12/103

AM\1012185ES.doc

*Texto de la Comisión*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar notas de entrega de combustible, realizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

*Enmienda*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques **con un arqueo bruto inferior a 5 000** la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar notas de entrega de combustible, realizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

Or. en

**Enmienda 95**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar **notas de entrega de combustible, realizar** un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

*Enmienda*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. **Los buques que no tengan instalado el equipo necesario para realizar un seguimiento automatizado también podrán utilizar notas de entrega de combustible durante un período de transición de dos años.** El método

seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

Or. en

### *Justificación*

*El seguimiento mediante notas de entrega de combustible es más impreciso que otros medios y es el único que no puede automatizarse. Como consecuencia, presenta un mayor margen de error humano y fraude y exige tiempo y dinero a las autoridades para su comprobación. Para servir de modelo a un sistema mundial eficaz, el SNV de la UE debe ser fiable y preciso, y por tanto debe utilizar únicamente sistemas automatizados. No obstante, algunos buques antiguos pueden necesitar tiempo adicional para instalar sistemas automatizados.*

### **Enmienda 96**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Considerando 14**

#### *Texto de la Comisión*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar notas de entrega de combustible, realizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

#### *Enmienda*

(14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, ***durante un período de transición de cinco años desde de la entrada en vigor del presente Reglamento***, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento, ***que no ofrecen la misma precisión***: utilizar notas de entrega de combustible, realizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, ***utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. Tras este período de transición, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los dos siguientes métodos de seguimiento***: utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe

consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

Or. en

### Enmienda 97

Sabine Wils

en nombre del Grupo GUE/NGL

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 16

*Texto de la Comisión*

***(16) En esta etapa, el sistema SNV de la Unión no debe aplicarse a otros gases de efecto invernadero, a otros forzadores climáticos ni a otros contaminantes atmosféricos para evitar la obligación de instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles, lo que podría dificultar la aplicación del sistema.***

*Enmienda*

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*Debemos tener en cuenta otras emisiones, en esta fase y en general.*

### Enmienda 98

Vilja Savisaar-Toomast

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 16

*Texto de la Comisión*

***(16) En esta etapa, el sistema SNV de la Unión no debe aplicarse a otros gases de efecto invernadero, a otros forzadores climáticos ni a otros contaminantes atmosféricos para evitar la obligación de***

*Enmienda*

***(16) El sistema SNV de la Unión es una oportunidad para garantizar la regulación coherente del sector del transporte marítimo en lo que respecta a las principales emisiones atmosféricas. Por***

instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles, *lo que podría dificultar la aplicación del sistema.*

*ello, dicho sistema requerirá que se realice un seguimiento del CO<sub>2</sub> y los SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> que figuran en el anexo VI del Convenio MARPOL. Se trata de una medida necesaria para asegurar el cumplimiento de la legislación destinada a reducir los crecientes efectos adversos que la contaminación atmosférica provocada por los buques tiene en la salud, evitando al mismo tiempo la obligación de instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles.*

Or. en

**Enmienda 99**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 16**

*Texto de la Comisión*

(16) *En esta etapa, el sistema SNV de la Unión no debe aplicarse a otros gases de efecto invernadero, a otros forzadores climáticos ni a otros contaminantes atmosféricos para evitar la obligación de instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles, lo que podría dificultar la aplicación del sistema.*

*Enmienda*

(16) *El sistema SNV de la Unión es una oportunidad para garantizar la regulación coherente del sector del transporte marítimo con respecto a otros sectores, por lo que es necesario incluir en él el seguimiento de los NO<sub>x</sub> que también figuran en el anexo VI del Convenio MARPOL, limitando al mismo tiempo la obligación de medir directamente las emisiones a los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 a partir de 2020 y garantizando que los equipos de medición sean suficientemente fiables y estén comercialmente disponibles. La combustión incompleta de metano (CH<sub>4</sub>) en los cilindros de los motores de gas y las emisiones de metano del tubo de escape resultantes también deben incluirse en el SNV de emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.*

Or. en



**Enmienda 100**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(16 bis) La Comisión debe presentar propuestas antes de 2015 para exigir el seguimiento, la notificación y la verificación de otros contaminantes atmosféricos recogidos en el anexo VI del Convenio MARPOL a partir del 1 de enero de 2020.***

Or. en

**Enmienda 101**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(17) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben organizarse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales y las cifras agregadas correspondientes al consumo de combustible y a la eficiencia de los buques. Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas, con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat<sup>18</sup>.

(17) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben organizarse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales ***por ruta*** y las cifras agregadas correspondientes al consumo de combustible y a la eficiencia de los buques. Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas, con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> DO L 251 de 18 de septiembre de 2012, p. 49.

---

<sup>18</sup> DO L 251 de 18 de septiembre de 2012, p. 49.

Or. de

### *Justificación*

*Es aconsejable exigir los datos sobre emisiones de un buque por cada ruta, con el fin de forzar el uso de los buques más respetuosos con el medio ambiente en las rutas correspondientes.*

## **Enmienda 102** **Corinne Lepage**

### **Propuesta de Reglamento** **Considerando 17**

#### *Texto de la Comisión*

(17) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben organizarse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales y las cifras agregadas correspondientes al consumo de combustible y a la eficiencia de los buques. Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas, con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat<sup>18</sup>.

#### *Enmienda*

(17) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben organizarse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales y las cifras agregadas correspondientes al consumo de combustible y a la eficiencia de los buques. ***Por otra parte, es importante proporcionar a los fletadores y otros actores de la industria datos específicos de cada itinerario para eliminar los obstáculos del mercado. El presente Reglamento pretende encontrar un justo equilibrio a este respecto.*** Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas, con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

<sup>18</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. fr

### Enmienda 103

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 18

#### *Texto de la Comisión*

(18) La verificación a cargo de verificadores acreditados debe garantizar que los planes de seguimiento y los informes de emisiones sean correctos y conformes con los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Para simplificar la verificación, los verificadores deben comprobar la credibilidad de los datos, comparándolos con las estimaciones efectuadas a partir de los datos y las características del seguimiento del buque. La Comisión podría facilitar esas estimaciones. Los verificadores deben ser personas físicas o jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

#### *Enmienda*

(18) La verificación a cargo de verificadores acreditados debe garantizar que los planes de seguimiento y los informes de emisiones sean correctos y conformes con los requisitos establecidos en el presente Reglamento. ***Por lo tanto, los requisitos en materia de competencias son esenciales para que un verificador pueda llevar a cabo actividades de verificación con arreglo al Reglamento.*** Para simplificar la verificación, los verificadores deben comprobar la credibilidad de los datos, comparándolos con las estimaciones efectuadas a partir de los datos y las características del seguimiento del buque. La Comisión podría facilitar esas estimaciones. Los verificadores deben ser personas físicas o jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Or. en

**Enmienda 104**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 20**

*Texto de la Comisión*

(20) Basándose en su experiencia en la ejecución de tareas similares en el ámbito de la seguridad marítima, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) debe asistir a la Comisión en la realización de algunos trabajos.

*Enmienda*

(20) Basándose en su experiencia en la ejecución de tareas similares en el ámbito de la seguridad marítima, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) debe asistir a la Comisión en la realización de algunos trabajos, ***por ejemplo la realización de análisis horizontales relacionados con la aplicación de la legislación y la comunicación del resultado de los ciclos de visitas e inspecciones que lleve a cabo.***

Or. en

*Justificación*

*Es conveniente dar una idea de que lo debe hacer la AESM.*

**Enmienda 105**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 24**

*Texto de la Comisión*

(24) El sistema SNV de la Unión debe servir de modelo para la aplicación de un sistema SNV de alcance mundial. ***Es preferible un sistema mundial, ya que podría considerarse más eficaz por su mayor alcance. En este contexto, la Comisión debe compartir con la OMI y otros organismos internacionales pertinentes información sobre la aplicación del presente Reglamento, y***

*Enmienda*

(24) El sistema SNV de la Unión debe servir de modelo para la aplicación de un sistema SNV de alcance mundial. Si se alcanza un acuerdo sobre un sistema SNV de alcance mundial, la Comisión ***deberá*** revisar el sistema de la Unión para adaptarlo al sistema mundial.

**presentar a la OMI los documentos relevantes.** Si se alcanza un acuerdo sobre un sistema SNV de alcance mundial, la Comisión **debe** revisar el sistema de la Unión para adaptarlo al sistema mundial.

Or. en

**Enmienda 106**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 24 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(24 bis) Todos los sectores de la economía deben contribuir a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión y a la reducción de las emisiones. En caso de que antes de 2019 no esté en vigor un acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción, debe aplicarse un sistema de precios a las emisiones del transporte marítimo en relación con los viajes con destino a la UE, dejando la responsabilidad de la otra mitad a otros países.***

Or. en

**Enmienda 107**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 25**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(25) Para garantizar la utilización de las mejores prácticas y datos científicos**

**(25) Para garantizar la utilización de las mejores prácticas y datos científicos**

disponibles, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en relación con la revisión de determinados aspectos técnicos del seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques y para especificar las normas en materia de verificación de los informes de emisiones y de acreditación de verificadores. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso con expertos, durante los trabajos preparatorios. A la hora de preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe velar por una transmisión simultánea, puntual y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

disponibles, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en relación con la revisión de determinados aspectos técnicos del seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SOx** y **NOx** de los buques y para especificar las normas en materia de verificación de los informes de emisiones y de acreditación de verificadores. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso con expertos, durante los trabajos preparatorios. A la hora de preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe velar por una transmisión simultánea, puntual y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. en

## **Enmienda 108** **Nils Torvalds**

### **Propuesta de Reglamento** **Considerando 26**

#### *Texto de la Comisión*

(26) Para garantizar que se aplican unas condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones y ***otra información relevante para el cambio climático*** a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los

#### *Enmienda*

(26) Para garantizar que se aplican unas condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las

Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

competencias de ejecución por la Comisión<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. en

## **Enmienda 109** **Georgios Koumoutsakos**

### **Propuesta de Reglamento** **Considerando 26**

#### *Texto de la Comisión*

(26) Para garantizar que se aplican unas condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones y otra información relevante *para el cambio climático* a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

#### *Enmienda*

(26) Para garantizar que se aplican unas condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones y otra información relevante a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. en

## **Enmienda 110** **Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 27**

*Texto de la Comisión*

(27) El objetivo de la acción propuesta, a saber, realizar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques, como primera etapa de un planteamiento gradual tendente a reducir esas emisiones, no puede ser alcanzado de forma suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte marítimo, y, por motivos de escala y efectos de la medida, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión. La Unión puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado. De acuerdo con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

*Enmienda*

(27) El objetivo de la acción propuesta, a saber, realizar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SOx y NOx** de los buques, como primera etapa de un planteamiento gradual tendente a reducir esas emisiones, no puede ser alcanzado de forma suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte marítimo, y, por motivos de escala y efectos de la medida, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión. La Unión puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado. De acuerdo con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Or. en

**Enmienda 111**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 29**

*Texto de la Comisión*

(29) El presente Reglamento debe entrar en vigor el 1 de julio de **2015** para que los Estados miembros y las partes interesadas dispongan de tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias que permitan la aplicación efectiva del presente Reglamento antes del 1 de enero de **2018**, fecha de inicio del primer período de notificación.

*Enmienda*

(29) El presente Reglamento debe entrar en vigor el 1 de julio de **2014** para que los Estados miembros y las partes interesadas dispongan de tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias que permitan la aplicación efectiva del presente Reglamento antes del 1 de enero de **2016**, fecha de inicio del primer período de notificación.



**Enmienda 112**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) *y de otra información relevante para el cambio climático* de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

**Enmienda 113**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de *dióxido de carbono* (CO<sub>2</sub>) y de otra información relevante para el cambio climático de los buques que llegan,

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de CO<sub>2</sub>, *SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>* y de otra información relevante para el cambio climático de los buques que llegan, salen o

salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones *de CO2* del transporte marítimo de una forma rentable.

se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones del transporte marítimo de una forma rentable.

Or. en

**Enmienda 114**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) *y de otra información relevante para el cambio climático* de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

Or. en

**Enmienda 115**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de *dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otra información relevante para el cambio climático* de los buques que llegan,

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de *gases de efecto invernadero, la entrega de los derechos de emisión correspondientes* y otra información

salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de **CO<sub>2</sub>** del transporte marítimo de una forma rentable.

relevante para el cambio climático de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones **de gases de efecto invernadero** del transporte marítimo de una forma rentable.

Or. en

**Enmienda 116**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otra información relevante **para el cambio climático** de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otra información relevante de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de una forma rentable.

Or. en

**Enmienda 117**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1**

*Texto de la Comisión*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y

*Enmienda*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y

de otra información relevante para el cambio climático de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo *de una forma rentable*.

de otra información relevante para el cambio climático de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo.

Or. en

#### *Justificación*

*No es recomendable formular la intención de reducir las emisiones con la restricción de la proporcionalidad de la rentabilidad.*

### **Enmienda 118** **Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento** **Artículo 2 – apartado 1**

##### *Texto de la Comisión*

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

##### *Enmienda*

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a **3 000**, en lo relativo a las emisiones que generen durante sus viajes desde el último puerto de escala hasta un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta su próximo puerto de escala, así como en el interior de los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Or. en

### **Enmienda 119** **Spyros Danellis**

#### **Propuesta de Reglamento** **Artículo 2 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a **400**, en lo relativo a las emisiones que generen durante sus viajes desde el último puerto de escala hasta un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta su próximo puerto de escala, así como en el interior de los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Or. en

*Justificación*

*Los barcos con un arqueo bruto entre 400 y 5 000 solo producen el 10 % de las emisiones de dióxido de carbono, pero quizá tengan que realizar esfuerzos desproporcionados para lograr el cumplimiento en comparación con buques más grandes. Se inscriben acertadamente en el ámbito de aplicación del Reglamento, pero deben quedar exentos por el momento mediante una disposición específica.*

**Enmienda 120**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a **400**, en lo relativo a las emisiones que generen durante sus viajes desde el último puerto de escala hasta un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta su próximo puerto de escala, así como en el interior de los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Or. en

**Enmienda 121**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 2 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. El presente Reglamento no se aplica a **los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques pesqueros o buques factoría**, los buques de madera de construcción primitiva, los buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales.

*Enmienda*

2. El presente Reglamento no se aplica a los buques de madera de construcción primitiva, los buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales. **En cuanto a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares, la notificación se limita al artículo 10, letras a) a f).**

Or. en

**Enmienda 122**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) «emisiones», la liberación de CO<sub>2</sub> a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

*Enmienda*

a) «emisiones», la liberación de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** y **NO<sub>x</sub>** a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

Or. en

**Enmienda 123**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra e**

*Texto de la Comisión*

e) «verificador», una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> y con el presente Reglamento;

---

<sup>26</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

*Enmienda*

e) «verificador», una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> y con el presente Reglamento ***o una agencia encargada de un sistema de modelización de emisiones de buques;***

---

<sup>26</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Or. en

*Justificación*

*Al incluir a la agencia como verificador, el Reglamento permite a los propietarios de buques utilizar la modelización como medio para controlar las emisiones.*

**Enmienda 124**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra g**

*Texto de la Comisión*

***g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa al consumo de combustible, al transporte y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar el comportamiento de los buques;***

*Enmienda*

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 125**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra g**

*Texto de la Comisión*

g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa **al** consumo de combustible, **al transporte** y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones **y evaluar** el comportamiento **de los buques**;

*Enmienda*

g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa **a las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes del** consumo de combustible, **a la distancia navegada** y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones **e indicar** el comportamiento **del transporte marítimo**;

Or. en

*Justificación*

*El transporte mencionado de la manera propuesta se considera un dato confidencial de las empresas y por lo tanto no se presentaría. Se propone sustituirlo por el uso de la distancia navegada.*

**Enmienda 126**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra g**

*Texto de la Comisión*

g) «otra información relevante **para el cambio climático**», la información relativa **al** consumo de combustible, **al transporte** y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones **y evaluar** el comportamiento de los buques;

*Enmienda*

g) «otra información relevante», la información relativa **a las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes del** consumo de combustible, **a la distancia navegada** y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones **e indicar** el comportamiento de los buques;

Or. en

**Enmienda 127**  
**Françoise Grossetête**



**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra g**

*Texto de la Comisión*

g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa al consumo de combustible, al transporte y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar el comportamiento de los buques;

*Enmienda*

g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa al consumo de combustible, al transporte, **a las posibilidades de conexión eléctrica en el muelle** y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar el comportamiento de los buques;

Or. fr

*Justificación*

*En las ciudades portuarias, las emisiones de los buques constituyen una fuente importante de contaminación urbana. Si los buques atracados dispusieran de conexión a la red eléctrica podrían apagar sus motores, eliminando así parte de las molestias. Esta tecnología está ya madura y presenta muchas ventajas medioambientales, además de su potencial industrial.*

**Enmienda 128**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra h**

*Texto de la Comisión*

h) «factor de emisión», **la tasa media de emisión de un gas de efecto invernadero relativa a los datos de la actividad de un flujo fuente, en la hipótesis de una oxidación completa en la combustión y de una conversión completa en todas las demás reacciones químicas;**

*Enmienda*

h) «factor de emisión», **la relación en peso entre la cantidad de emisiones emitidas y la cantidad de combustible consumido en el proceso de combustión del motor;**

Or. en

*Justificación*

*La definición actual no es clara y, puesto que este Reglamento debe servir como medida para alentar un acuerdo internacional en la OMI, debe emplearse la definición de factor de emisión utilizada en el cálculo del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto.*

**Enmienda 129**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra k**

*Texto de la Comisión*

***k) «tonelada de CO<sub>2</sub>», una tonelada métrica de CO<sub>2</sub>;***

*Enmienda*

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 130**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 3 – letra l bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***l bis) «clase de rompehielos», notación asignada al buque por la Administración o por una organización reconocida por la Administración que demuestra que el buque ha sido diseñado para navegar en condiciones de hielo marino.***

Or. en

**Enmienda 131**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Las empresas seguirán y notificarán, respecto a cada buque, ***la cantidad y el tipo de combustible consumido*** durante un año civil en el interior de cada puerto de la jurisdicción de un Estado miembro y durante ***cada viaje*** de llegada o salida de

*Enmienda*

1. Las empresas seguirán y notificarán, respecto a cada buque, ***los parámetros de emisión relevantes*** durante un año civil en el interior de cada puerto de la jurisdicción de un Estado miembro y durante ***los viajes*** de llegada o salida de un puerto bajo la

un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, con arreglo a los apartados 2 a 6.

jurisdicción de un Estado miembro, con arreglo a los apartados 2 a 6.

Or. en

**Enmienda 132**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán **todas** las emisiones resultantes de la combustión de combustibles. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

*Enmienda*

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán las emisiones **de CO<sub>2</sub>** resultantes de la combustión de combustibles, **mientras el buque está en el mar o atracado en el muelle**. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

Or. en

**Enmienda 133**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán **todas** las emisiones resultantes de la combustión de combustibles. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

*Enmienda*

2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán las emisiones resultantes de la combustión de combustibles. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

Or. en

**Enmienda 134**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 4**

*Texto de la Comisión*

4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluidos las hipótesis, las referencias, los factores de emisión y los datos de actividad, de una manera transparente que permita al verificador reproducir la determinación de las emisiones.

*Enmienda*

4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluidos las hipótesis, las referencias, los factores de emisión y los datos de actividad, de una manera transparente, **comparable y exhaustiva** que permita al verificador reproducir la determinación de las emisiones.

Or. en

*Justificación*

*Aclaración sobre la forma en que deben recopilarse los datos.*

**Enmienda 135**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – apartado 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**6 bis. Las empresas deberán tener en cuenta las recomendaciones contenidas en los informes de verificación emitidos con arreglo al artículo 13 en su posterior seguimiento y notificación.**

Or. en

**Enmienda 136**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5**

*Texto de la Comisión*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

*Enmienda*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **3 000**, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

**Enmienda 137**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5**

*Texto de la Comisión*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

*Enmienda*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

**Enmienda 138**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5**

*Texto de la Comisión*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante

*Enmienda*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante

para el cambio climático respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**, siguiendo *cualquiera de* los métodos descritos en el anexo I.

para el cambio climático respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**, siguiendo los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

**Enmienda 139**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5**

*Texto de la Comisión*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante *para el cambio climático* respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

*Enmienda*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

**Enmienda 140**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 5**

*Texto de la Comisión*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante para el cambio climático respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

*Enmienda*

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante para el cambio climático respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**, *siguiendo uno de los métodos descritos en el anexo I:*

*a) indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables;*

*b) medición directa de las emisiones.*

***Durante un período de transición de cinco años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante para el cambio climático*** siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

**Enmienda 141**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones ***y de otra información relevante para el cambio climático*** respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**.

*Enmienda*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones ***de CO2*** respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **3 000**.

Or. en

**Enmienda 142**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones ***y de otra información relevante***

*Enmienda*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones respecto a cada uno de sus

*para el cambio climático* respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000.

buques con un arqueo bruto superior a 5 000.

Or. en

**Enmienda 143**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante *para el cambio climático* respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000.

*Enmienda*

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000.

Or. en

**Enmienda 144**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 31 de agosto de **2017**, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**.

*Enmienda*

1. A más tardar el 31 de agosto de **2015**, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**.



### **Enmienda 145**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 6 – apartado 1**

###### *Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 31 de agosto de **2017**, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **5 000**.

###### *Enmienda*

1. A más tardar el 31 de agosto de **2015**, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**.

### **Enmienda 146**

**Satu Hassi**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 6 – apartado 2**

###### *Texto de la Comisión*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 1 de enero de **2018**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

###### *Enmienda*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 1 de enero de **2016**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

**Enmienda 147**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique *por primera vez después* del 1 de enero de **2018**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

*Enmienda*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique *a partir* del 1 de enero de **2016**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Or. en

*Justificación*

*Parece razonable un calendario más ambicioso.*

**Enmienda 148**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 1 de enero de **2018**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

*Enmienda*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 1 de enero de **2016**, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Or. en

**Enmienda 149**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

3. El plan de seguimiento a que se refiere el apartado 1 consistirá en una descripción exhaustiva **y transparente** de la metodología de seguimiento de un buque concreto y contendrá, al menos, los elementos siguientes:

*Enmienda*

3. El plan de seguimiento a que se refiere el apartado 1 consistirá en una descripción exhaustiva, **transparente y comparable entre los Estados miembros** de la metodología de seguimiento de un buque concreto y contendrá, al menos, los elementos siguientes:

Or. en

*Justificación*

*Las mediciones deben ser comparables.*

**Enmienda 150**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) identificación y tipo del buque, incluidos su nombre, su número de matrícula OMI (Organización Marítima Internacional), su puerto de matrícula y el nombre de su propietario;

*Enmienda*

a) identificación y tipo del buque, incluidos su nombre, su número de matrícula OMI (Organización Marítima Internacional), su puerto de matrícula, **la clase de rompehielos** y el nombre de su propietario;

Or. en

**Enmienda 151**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – letra h – inciso i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***i) los procedimientos, responsabilidades y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar la distancia por viaje efectuado,***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 152**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – letra h – inciso ii**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***ii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar las mercancías transportadas y el número de pasajeros, según proceda,***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 153**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – letra h – inciso iii**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***iii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar el tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada;***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 154**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 6 – apartado 3 – letra h bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*h bis) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar la distancia viajada y el tiempo transcurrido al navegar por hielo;*

Or. en

**Enmienda 155**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 2 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Una empresa modificará el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones *siguientes*:

Una empresa modificará el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones *establecidas en las letras a) a e). El plan de seguimiento se modificará únicamente en relación con los cambios específicos que se hayan producido como consecuencia de dichas situaciones.*

Or. en

**Enmienda 156**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de

seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje ***en el caso de los viajes entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer país***, y por año ***en el caso de los viajes entre puertos de los Estados miembros***, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

**Enmienda 157**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, ***por viaje y*** por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

*Justificación*

*La información por viaje impondrá una pesada carga administrativa al transporte marítimo de corta distancia y es preferible la notificación de datos agregados.*

**Enmienda 158**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje **y por año**, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje **o por mes o tramo en el caso de los buques que realicen varios viajes en períodos cortos de tiempo, e informarán con carácter anual**, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

**Enmienda 159**  
**Esther de Lange**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje **o por mes o tramo en el caso de los buques que realicen múltiples viajes en períodos cortos de tiempo** y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

**Enmienda 160**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

A partir del 1 de enero de **2018**, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de **2016**, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

**Enmienda 161**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 8**

*Texto de la Comisión*

A partir del 1 de enero de **2018**, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

*Enmienda*

A partir del 1 de enero de **2016**, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Or. en

**Enmienda 162**  
**Martin Callanan**



**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – título**

*Texto de la Comisión*

Seguimiento por viaje

*Enmienda*

Seguimiento por viaje *o por día*

Or. en

**Enmienda 163**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, las empresas realizarán el seguimiento de la siguiente información, en relación con cada buque y por cada viaje *de llegada y salida de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro*, y según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

*Enmienda*

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, las empresas realizarán el seguimiento de la siguiente información, en relación con cada buque y por cada viaje *entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer país*, y según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

Or. en

**Enmienda 164**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total *y estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas*;

*Enmienda*

b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;

*Justificación*

*Este requisito aumentaría innecesariamente la carga administrativa de las empresas.*

**Enmienda 165**  
**Martin Callanan**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total y *estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas*;

*Enmienda*

b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;

Or. en

**Enmienda 166**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) el CO2 *emitido*;

*Enmienda*

c) el CO2 y *los SOx y NOx emitidos*;

Or. en

**Enmienda 167**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra d**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***d) la distancia recorrida;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

### **Enmienda 168**

**Christofer Fjellner**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra e**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***e) el tiempo transcurrido en el mar;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

### **Enmienda 169**

**Nils Torvalds**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra e**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***e) el tiempo transcurrido en el mar;***

***suprimida***

Or. en

### *Justificación*

*Para calcular el CO2 emitido, no es necesario facilitar información sobre el transporte; la distancia navegada proporcionará información relevante y suficiente. Además, la información relativa a la carga transportada y el transporte se considera información confidencial de las empresas y por lo tanto no debe divulgarse.*

#### **Enmienda 170**

**Georgios Koumoutsakos**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra e**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*e) el tiempo transcurrido en el mar;*

*suprimida*

Or. en

#### **Enmienda 171**

**Georgios Koumoutsakos**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra e bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*e bis) la fecha y la hora de inicio y finalización de los períodos en que se haya suspendido el seguimiento por situaciones de emergencia, como actividades de salvamento;*

Or. en

#### **Enmienda 172**

**Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f) la carga transportada;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

### **Enmienda 173**

**Nils Torvalds**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f) la carga transportada;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*Para calcular el CO2 emitido, no es necesario facilitar información sobre el transporte; la distancia navegada proporcionará información relevante y suficiente. Además, la información relativa a la carga transportada y el transporte se considera información confidencial de las empresas y por lo tanto no debe divulgarse.*

### **Enmienda 174**

**Georgios Koumoutsakos**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f) la carga transportada;***

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 175**  
**Esther de Lange**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*f) la carga transportada;*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 176**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

f) la carga transportada;

f) la **masa de la** carga transportada;

Or. en

**Enmienda 177**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

f) la carga transportada;

f) **el tipo y la cantidad de** carga transportada;

Or. en

*Justificación*

*Tanto el tipo como la cantidad de carga transportada son relevantes.*

**Enmienda 178**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra f bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f bis) las condiciones meteorológicas;***

Or. en

*Justificación*

*Las condiciones meteorológicas son un parámetro necesario para calcular la eficiencia energética.*

**Enmienda 179**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g) el transporte.***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

**Enmienda 180**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g) el transporte.***

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 181**

**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g) el transporte.***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*Para calcular el CO2 emitido, no es necesario facilitar información sobre el transporte; la distancia navegada proporcionará información relevante y suficiente. Además, la información relativa a la carga transportada y el transporte se considera información confidencial de las empresas y por lo tanto no debe divulgarse.*

**Enmienda 182**

**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 9 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g) el transporte.***

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 183**

**Christofer Fjellner**



**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra g bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g bis) en el caso de la navegación en alta mar con escala en varios puertos de la UE, el tramo europeo deberá considerarse un único viaje.***

Or. en

**Enmienda 184**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra g bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g bis) la fecha y la hora de inicio y finalización de los períodos en que se suspenda el seguimiento debido a situaciones de emergencia, como actividades de salvamento.***

Or. en

*Justificación*

*Las emisiones de un buque que participe en actividades de búsqueda y salvamento u otras situaciones de emergencia no deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento.*

**Enmienda 185**  
**Esther de Lange**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – letra g bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g bis) cuando se suspenda el seguimiento durante un período debido a situaciones de emergencia, por ejemplo actividades de***

*salvamento, las empresas registrarán la fecha y la hora de inicio y finalización de dichos períodos.*

Or. en

**Enmienda 186**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – párrafo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los buques que operen exclusivamente dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento quedarán exentos del seguimiento de las emisiones por viaje.*

Or. en

**Enmienda 187**  
**Martin Callanan**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – párrafo 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El seguimiento por día solo es posible si un buque cubre la misma ruta varias veces. El informe deberá contener en ese caso el número de viajes con los totales del día notificado.*

Or. en

*Justificación*

*Para el tráfico previsto en la misma ruta, cuando se cubra varias veces al día, debe establecerse una excepción a la notificación «por viaje», indicando únicamente los números totales del día notificado. Puede encontrarse una excepción similar en la Directiva*

2000/59/CE y la Directiva 2002/59/CE.

**Enmienda 188**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total **y estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas;**

*Enmienda*

a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;

Or. en

*Justificación*

*Este requisito aumentaría innecesariamente la carga administrativa de las empresas.*

**Enmienda 189**  
**Martin Callanan**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total **y estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas;**

*Enmienda*

a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;

Or. en

**Enmienda 190**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) el CO2 total emitido;

*Enmienda*

b) el CO2 **y los SOx y NOx emitidos**;

Or. en

**Enmienda 191**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

*Enmienda*

c) las emisiones de CO2, **SOx y NOx** agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

**Enmienda 192**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

*Enmienda*

c) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro **y para cada viaje en cada ruta**;

Or. de

*Justificación*

*Para obtener información acerca de las emisiones por ruta es necesario añadir las rutas.*

**Enmienda 193**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra d**

*Texto de la Comisión*

d) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

*Enmienda*

d) las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** y **NO<sub>x</sub>** agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

**Enmienda 194**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra d**

*Texto de la Comisión*

d) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

*Enmienda*

d) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro **y para cada viaje en cada ruta;**

Or. de

*Justificación*

*Para obtener información acerca de las emisiones por ruta es necesario añadir las rutas.*

**Enmienda 195**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra e**

*Texto de la Comisión*

e) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la

*Enmienda*

e) las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** y **NO<sub>x</sub>** agregadas de todos los viajes hacia puertos

jurisdicción de un Estado miembro;

bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

**Enmienda 196**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra e**

*Texto de la Comisión*

e) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

*Enmienda*

e) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro **y para cada viaje en cada ruta**;

Or. de

*Justificación*

*Para obtener información acerca de las emisiones por ruta es necesario añadir las rutas.*

**Enmienda 197**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra f**

*Texto de la Comisión*

f) las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas en el interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado al muelle;

*Enmienda*

f) las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>** generadas en el interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado al muelle;

Or. en

**Enmienda 198**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g) la distancia total recorrida;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

### **Enmienda 199**

**Christofer Fjellner**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 10 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h) el tiempo total transcurrido en el mar;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO2. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

### **Enmienda 200**

**Nils Torvalds**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 10 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h) el tiempo total transcurrido en el mar;***

***suprimida***

Or. en

### *Justificación*

*Para calcular el CO2 emitido, no es necesario facilitar información sobre el transporte; la distancia navegada proporcionará información relevante y suficiente. Además, la información relativa a la carga transportada y el transporte se considera información confidencial de las empresas y por lo tanto no debe divulgarse.*

#### **Enmienda 201** **Georgios Koumoutsakos**

#### **Propuesta de Reglamento** **Artículo 10 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h) el tiempo total transcurrido en el mar;***                      ***suprimida***

Or. en

#### **Enmienda 202** **Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento** **Artículo 10 – letra i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***i) el transporte total;***    ***suprimida***

Or. en

### *Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

#### **Enmienda 203** **Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Propuesta de Reglamento** **Artículo 10 – letra i**



*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***i) el transporte total;***

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 204**

**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 10 – letra i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***i) el transporte total;***

***suprimida***

Or. en

*Justificación*

*Para calcular el CO<sub>2</sub> emitido, no es necesario facilitar información sobre el transporte; la distancia navegada proporcionará información relevante y suficiente. Además, la información relativa a la carga transportada y el transporte se considera información confidencial de las empresas y por lo tanto no debe divulgarse.*

**Enmienda 205**

**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 10 – letra i**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***i) el transporte total;***

***suprimida***

Or. en

**Enmienda 206**

**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – letra j**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**j) la eficiencia energética media.**

**suprimida**

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

**Enmienda 207**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones **de CO<sub>2</sub>** en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior. Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

**Enmienda 208**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones *y otra información relevante para el cambio climático* en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

*Enmienda*

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

Or. en

**Enmienda 209**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. El 30 de abril de cada año a partir de **2019**, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en

*Enmienda*

1. El 30 de abril de cada año a partir de **2017**, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en

el artículo 14.

el artículo 14.

Or. en

### **Enmienda 210**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 11 – apartado 1**

###### *Texto de la Comisión*

1. El 30 de abril de cada año a partir de **2019**, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

###### *Enmienda*

1. El 30 de abril de cada año a partir de **2017**, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

Or. en

### **Enmienda 211**

**Georgios Koumoutsakos**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 11 – apartado 1**

###### *Texto de la Comisión*

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante *para el cambio climático* en relación con todo el período de notificación

###### *Enmienda*

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque

y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

Or. en

#### **Enmienda 212**

**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso iii bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***iii bis) la clase de rompehielos,***

Or. en

#### **Enmienda 213**

**Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso iv**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

iv) la eficiencia técnica del buque [Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) *o valor estimado del índice (EIV)*, conforme a la Resolución MEPC.215(63) de la OMI, si procede],

iv) la eficiencia técnica del buque [Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), conforme a la Resolución MEPC.215(63) de la OMI, si procede],

Or. en

#### **Enmienda 214**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso iv bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***iv bis) la eficiencia técnica certificada del buque expresada en Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), si procede, para el tipo de buque.***

Or. en

**Enmienda 215**  
**Martin Callanan**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso ix**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

ix) la dirección, teléfono, **fax** y correo electrónico de una persona de contacto;

ix) la dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto;

Or. en

**Enmienda 216**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 13 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones **de CO<sub>2</sub>** que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones **de CO<sub>2</sub>** declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

anexos I y II.

Or. en

**Enmienda 217**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 13 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

*Enmienda*

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

Or. en

**Enmienda 218**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 13 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones y otra información relevante **para el cambio climático** que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el

*Enmienda*

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones y otra información relevante que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se

artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones y otra información relevante *para el cambio climático* declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

asegurará también de que las emisiones y otra información relevante declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

Or. en

#### **Enmienda 219**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 13 – apartado 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 bis. Cuando el verificador haya detectado aspectos de mejora en la actuación de la empresa relacionada con el seguimiento y la notificación de las emisiones, incluso en relación con el logro de una mayor precisión y eficiencia de los mismos, incluirá en el informe de verificación recomendaciones de mejora.***

Or. en

#### **Enmienda 220**

**Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 14 – apartado 2 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h) los cálculos para determinar la eficiencia energética.***

***suprimida***

Or. en



**Enmienda 221**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 15 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados al procedimiento de seguimiento y notificación, comparando las emisiones notificadas con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones significativas, el verificador realizará análisis suplementarios.**

**suprimido**

Or. en

*Justificación*

*El procedimiento de verificación descrito debería ser una opción para que la empresa controle las emisiones y por lo tanto se propone su supresión.*

**Enmienda 222**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 15 – apartado 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis. El verificador llevará a cabo sus actividades de una manera responsable, objetiva y profesional y comprenderá:**

- a) las disposiciones del presente Reglamento, así como de las normas pertinentes adoptadas por la Comisión en virtud del artículo 15, apartado 5;**
- b) los requisitos legales, reglamentarios y administrativos aplicables a las actividades verificadas;**
- c) la generación de toda la información**

*relacionada con la recopilación, la medición, el cálculo y la notificación de datos de emisiones a bordo de los buques.*

Or. en

**Enmienda 223**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 16 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento y los informes de emisiones y que emitan los documentos de verificación y conformidad a que se refieren los artículos 13 y 17 estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008.

*Enmienda*

1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento y los informes de emisiones y que emitan los documentos de verificación y conformidad a que se refieren los artículos 13 y 17, ***si no son un organismo intragubernamental***, estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008.

Or. en

*Justificación*

*El ámbito de aplicación del artículo no debe englobar a los verificadores bajo jurisdicción gubernamental.*

**Enmienda 224**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Capítulo 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***CAPÍTULO III bis***

***MEDIDAS PARA REDUCIR EL***

**IMPACTO CLIMÁTICO DEL  
TRANSPORTE MARÍTIMO**

**Artículo 16 bis**

**Responsabilidad por las emisiones**

- 1. A más tardar el 30 de abril de cada año a partir de 2019, salvo que esté en funcionamiento un mecanismo mundial para reducir el impacto climático del transporte marítimo, las empresas entregarán los derechos de emisión expedidos con arreglo a la Directiva 2003/87/CE a las autoridades competentes de los Estados miembros para proceder a la cancelación equivalente a sus emisiones en los viajes con destino a puertos de la UE durante el año civil anterior, verificadas de conformidad con el artículo 15.**
- 2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las empresas podrán, alternativamente, realizar una contribución equivalente en relación con sus viajes con destino a puertos de la UE al Fondo Verde para el Clima establecido con arreglo a la CMNUCC, basada en un precio de 25 euros/tonelada de CO<sub>2</sub>, que aumente de manera progresiva 3 euros cada año.**
- 3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 a fin de especificar más detalladamente las obligaciones establecidas en el apartado 1 y las modalidades para aplicar la excepción contemplada en el apartado 2.**

Or. en

**Enmienda 225**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 18**

*Texto de la Comisión*

A partir del 30 de junio de **2019**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

*Enmienda*

A partir del 30 de junio de **2017**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

Or. en

**Enmienda 226**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 18**

*Texto de la Comisión*

A partir del 30 de junio de **2019**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

*Enmienda*

A partir del 30 de junio de **2017**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

Or. en

**Enmienda 227**

**Sabine Wils**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 18**

*Texto de la Comisión*

A partir del 30 de junio de **2019**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

*Enmienda*

A partir del 30 de junio de **2017**, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

Or. en

*Justificación*

*Parece razonable un calendario más ambicioso.*

**Enmienda 228**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 19 – apartado 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. Durante las visitas e inspecciones realizadas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para vigilar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, la Agencia también controlará la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros e informará a la Comisión;***

Or. en

*Justificación*

*La AESM ya realiza entre 4 y 6 visitas anuales a los Estados miembros para evaluar la aplicación del régimen de control de los buques por el Estado rector del puerto.*

**Enmienda 229**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 20 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por incumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas ***no serán menos estrictas que las previstas en la legislación nacional sobre emisiones de gases de efecto invernadero en caso de incumplimiento por los explotadores de las obligaciones de notificación***, y 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 comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por incumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones 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 comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

Or. en

**Enmienda 230**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 20 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por incumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas no serán menos estrictas que las previstas en la legislación

*Enmienda*

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por incumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas no serán menos estrictas que las previstas en la legislación

nacional sobre emisiones de gases de efecto invernadero en caso de incumplimiento por los explotadores de las obligaciones de notificación, y 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 comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

nacional sobre emisiones de gases de efecto invernadero en caso de incumplimiento por los explotadores de las obligaciones de notificación, y serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 1 de julio de **2015** y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

Or. en

**Enmienda 231**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Artículo 21*

*suprimido*

*Publicación de información*

*1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará las emisiones notificadas con arreglo al artículo 11 y la información sobre la conformidad de la empresa con los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 11 y 17.*

*2. La publicación a que se refiere el apartado 1 contendrá la siguiente información:*

*a) identidad del buque (nombre, número de matrícula OMI y puerto de matrícula);*

*b) identidad del propietario del buque (nombre y dirección del propietario y su sede);*

*c) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, si procede);*

*d) emisiones anuales de CO<sub>2</sub>;*

*e) consumo anual total de combustible en los viajes que entran dentro del ámbito de*

*aplicación del presente Reglamento;*

*f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;*

*g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;*

*h) tiempo anual total transcurrido en el mar en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;*

*i) metodología de seguimiento aplicada;*

*j) fecha de emisión y fecha de expiración del documento de conformidad;*

*k) identidad del verificador que haya aprobado el informe de emisiones.*

**3. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático del transporte marítimo.**

**4. La AESM asistirá a la Comisión en el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 11, 12, 17 y 21 del presente Reglamento, con arreglo al Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup>.**

---

<sup>27</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

Or. en

#### *Justificación*

*El artículo sugiere la publicación de información confidencial de las empresas navieras y se propone su supresión.*



**Enmienda 232**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 21**

**suprimido**

***Publicación de información***

***1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará las emisiones notificadas con arreglo al artículo 11 y la información sobre la conformidad de la empresa con los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 11 y 17.***

***2. La publicación a que se refiere el apartado 1 contendrá la siguiente información:***

***a) identidad del buque (nombre, número de matrícula OMI y puerto de matrícula);***

***b) identidad del propietario del buque (nombre y dirección del propietario y su sede);***

***c) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, si procede);***

***d) emisiones anuales de CO<sub>2</sub>;***

***e) consumo anual total de combustible en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;***

***f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;***

***g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;***

***h) tiempo anual total transcurrido en el***

*mar en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;*

*i) metodología de seguimiento aplicada;*

*j) fecha de emisión y fecha de expiración del documento de conformidad;*

*k) identidad del verificador que haya aprobado el informe de emisiones.*

**3. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático del transporte marítimo.**

**4. La AESM asistirá a la Comisión en el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 11, 12, 17 y 21 del presente Reglamento, con arreglo al Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo.**

---

<sup>27</sup> *DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.*

Or. en

**Enmienda 233**  
**Martin Callanan**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 2 – letra c**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, si procede);*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 234**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 2 – letra c bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) eficiencia técnica del buque (EEDI, si procede para el tipo de buque);*

Or. en

**Enmienda 235**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 2 – letra d**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

d) emisiones anuales de CO<sub>2</sub>;

d) emisiones anuales de CO<sub>2</sub>, *SO<sub>x</sub>* y *NO<sub>x</sub>*;

Or. en

**Enmienda 236**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 2 – letra f**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 237**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 2 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;**

**suprimida**

Or. en

### **Enmienda 238**

**Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 21 – apartado 2 – letra g**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;

g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y **masa de la** carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;

Or. en

### **Enmienda 239**

**Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 21 – apartado 2 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**h) tiempo anual total transcurrido en el mar en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;**

**suprimida**

Or. en

**Enmienda 240**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 21 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones **y otra información relevante para el cambio climático** del transporte marítimo.

*Enmienda*

3. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones **de CO<sub>2</sub>** del transporte marítimo.

Or. en

**Enmienda 241**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 22 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

3. En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará el presente Reglamento y, **si procede, propondrá las modificaciones oportunas.**

*Enmienda*

3. En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará el presente Reglamento y **garantizará su armonización con las normativas internacionales pertinentes establecidas por la OMI.**

Or. en

**Enmienda 242**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 22 – apartado 3 bis (nuevo)**

**3 bis. En caso de que no se alcance un acuerdo internacional sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo tres años después de que se publique por primera vez la información establecida en el artículo 21, la Comisión propondrá la aplicación de un sistema de precios de las emisiones marítimas internacionales.**

Or. en

**Enmienda 243**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 23**

Se confiere a la Comisión el poder de adoptar actos delegados para completar y modificar los anexos I y II, con objeto de tener en cuenta los datos científicos más recientes, los datos disponibles a bordo de los buques, las normas internacionales pertinentes y las normas aceptadas a nivel internacional, con la finalidad de determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones y para aumentar la exactitud de la información requerida para el seguimiento y la notificación de emisiones, con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 24 y en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

Se confiere a la Comisión el poder de adoptar actos delegados para completar y modificar los anexos I y II, con objeto de tener en cuenta los datos científicos más recientes, los datos disponibles a bordo de los buques, las normas internacionales pertinentes y las normas aceptadas a nivel internacional, con la finalidad de determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones **de CO<sub>2</sub>** y para aumentar la exactitud de la información requerida para el seguimiento y la notificación de emisiones **de CO<sub>2</sub>**, con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 24 y en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

Or. en

**Enmienda 244**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 23**

*Texto de la Comisión*

***Se confiere a la Comisión*** el poder de adoptar actos delegados para completar y modificar los anexos I y II, con objeto de ***tener en cuenta los datos científicos más recientes, los datos disponibles a bordo de los buques***, las normas internacionales ***pertinentes y las normas aceptadas a nivel internacional, con la finalidad de*** determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones y para aumentar la exactitud de la información requerida para el seguimiento y la notificación de emisiones, con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 24 y en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

*Enmienda*

***Se conferirá*** el poder de adoptar actos delegados para completar y modificar los anexos I y II con objeto de ***armonizarlos con*** las normas internacionales ***pertinentes acordadas por la OMI, con el objetivo de asegurar su conformidad con las normativas internacionales en un esfuerzo por*** determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones y para aumentar la exactitud de la información requerida para el seguimiento y la notificación de emisiones. ***Dicho poder se conferirá a la Comisión*** con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 24 y en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

Or. en

**Enmienda 245**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 24 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. El poder para adoptar los actos delegados a que se refieren los artículos 15, 16 y 23 se confiere a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de **2015**.

*Enmienda*

1. El poder para adoptar los actos delegados a que se refieren los artículos 15, 16 y 23 se confiere a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de **2014**.

Or. en

**Enmienda 246**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 26 – punto 2**

Reglamento (UE) n° 525/2013

Artículo 21 bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a más tardar el 15 de enero de cada año («año X»), las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo del año X-2, con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a más tardar el 15 de enero de cada año («año X»), las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>** del transporte marítimo del año X-2, con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX.

Or. en

**Enmienda 247**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 26 – punto 2**

Reglamento (UE) n° 525/2013

Artículo 21 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el [artículo 25 del presente Reglamento], con objeto de precisar los requisitos de seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX, y teniendo en cuenta, cuando proceda, las decisiones pertinentes adoptadas por los organismos de la CMNUCC y el Protocolo de Kioto o los acuerdos derivados de ellas o que las sucedan, o las decisiones adoptadas en el contexto de la Organización Marítima Internacional.

*Enmienda*

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el [artículo 25 del presente Reglamento], con objeto de precisar los requisitos de seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>** del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX, y teniendo en cuenta, cuando proceda, las decisiones pertinentes adoptadas por los organismos de la CMNUCC y el Protocolo de Kioto o los acuerdos derivados de ellas o que las sucedan, o las decisiones adoptadas en el contexto de la Organización Marítima Internacional.



**Enmienda 248**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 26 – punto 2**  
Reglamento (UE) n° 525/2013  
Artículo 21 bis – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer la estructura, el formato y el procedimiento para la presentación por los Estados miembros de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el [artículo 26, apartado 2].

*Enmienda*

3. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer la estructura, el formato y el procedimiento para la presentación por los Estados miembros de las emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** y **NO<sub>x</sub>** del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el [artículo 26, apartado 2].

**Enmienda 249**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 26 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 26 bis**

**Excepción**

***Las disposiciones del presente Reglamento no se aplicarán a los buques con un arqueo bruto entre 400 y 5 000.***

### *Justificación*

*Los barcos con un arqueo bruto entre 400 y 5 000 solo producen el 10 % de las emisiones de dióxido de carbono, pero quizá tengan que realizar esfuerzos desproporcionados para lograr el cumplimiento en comparación con buques más grandes. Se inscriben acertadamente en el ámbito de aplicación del Reglamento; sin embargo, en consonancia con la propuesta de la Comisión, deben quedar exentos por el momento.*

#### **Enmienda 250**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 27**

###### *Texto de la Comisión*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de **2015**.

###### *Enmienda*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de **2014**.

Or. en

#### **Enmienda 251**

**Christofer Fjellner**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Anexo I – título**

###### *Texto de la Comisión*

Métodos de seguimiento y notificación de las emisiones de ***gases de efecto invernadero y de otra información relevante para el cambio climático***

###### *Enmienda*

Métodos de seguimiento y notificación de las emisiones de ***CO<sub>2</sub>***;

Or. en

#### **Enmienda 252**

**Nils Torvalds**

#### **Propuesta de Reglamento**

##### **Anexo I – título**

*Texto de la Comisión*

Métodos de seguimiento y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero **y de otra información relevante para el cambio climático**

*Enmienda*

Mecanismo para el seguimiento y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero

Or. en

**Enmienda 253**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo I – parte A – párrafo 7**

*Texto de la Comisión*

Se **aplicarán** los factores de emisión adecuados **a** los biocombustibles y **a** los combustibles alternativos no fósiles.

*Enmienda*

Se **utilizarán** los factores de emisión adecuados **del anexo V de la Directiva 2009/28/CE y el anexo IV de la Directiva 98/70/CE en relación con los biocombustibles y los combustibles alternativos no fósiles. En la medida en que la legislación pertinente de la Unión no contemple factores de emisión adecuados en relación con los biocombustibles y los combustibles alternativos no fósiles, se utilizarán valores por defecto para los factores de emisión de los combustibles.**

Or. en

**Enmienda 254**

**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo I – parte B – párrafo 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) nota de entrega de combustible (BDN) y comprobaciones periódicas de los tanques

*Enmienda*

a) nota de entrega de combustible (BDN) y comprobaciones periódicas de los tanques

de combustible;

de combustible *y seguimiento del tanque de combustible líquido a bordo*;

Or. en

*Justificación*

*Se considera que los métodos a) y b) son básicamente iguales y por lo tanto se propone combinarlos.*

**Enmienda 255**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – párrafo 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

a) nota de entrega de combustible (BDN) y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible;

a) nota de entrega de combustible (BDN) y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible *hasta el 1 de julio de 2017*;

Or. en

*Justificación*

*El seguimiento mediante notas de entrega de combustible es más impreciso que otros medios y es el único que no puede automatizarse. Como consecuencia, presenta un mayor margen de error humano y fraude y exige tiempo y dinero a las autoridades para su comprobación. Para servir de modelo a un sistema mundial eficaz, el SNV de la UE debe ser fiable y preciso, y por tanto debe utilizar únicamente sistemas automatizados. No obstante, algunos buques antiguos pueden necesitar tiempo adicional para instalar sistemas automatizados.*

**Enmienda 256**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – párrafo 3 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) seguimiento del tanque de combustible líquido a bordo;*

*suprimida*

*Justificación*

*Se considera que los métodos a) y b) son básicamente iguales y por lo tanto se propone combinarlos.*

**Enmienda 257**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – párrafo 3 – letra d bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d bis) modelización con información sobre el movimiento del buque y datos específicos del buque;*

Or. en

**Enmienda 258**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – párrafo 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*En el caso de los buques con un arqueo bruto superior a 5 000, los métodos c) y d) serán aplicables hasta el 31 de diciembre de 2019 y la medición directa de las emisiones se exigirá a partir del 1 de enero de 2020.*

Or. en

**Enmienda 259**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 1 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

Este método se basa en la cantidad y el tipo de combustible que figuran en la BDN, combinados con comprobaciones periódicas de los tanques de combustible mediante lecturas del nivel del tanque. El combustible consumido a lo largo del período se calcula sumando el combustible disponible al principio y las entregas, y restando el combustible que queda al final del período y el combustible descargado entre el principio y el final del período.

*Enmienda*

Este método se basa en la cantidad y el tipo de combustible que figuran en la BDN (***si es el caso***), combinados con comprobaciones periódicas de los tanques de combustible mediante lecturas del nivel del tanque. El combustible consumido a lo largo del período se calcula sumando el combustible disponible al principio y las entregas, y restando el combustible que queda al final del período y el combustible descargado entre el principio y el final del período.

Or. en

**Enmienda 260**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 1 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible **y el contenido en azufre**.

*Enmienda*

***El combustible consumido a lo largo del período de notificación se calcula sumando el combustible disponible al principio y las entregas, y restando el combustible que queda al final del período de notificación y el combustible descargado entre el principio y el final del período de notificación. Además, al inicio y al final de cada viaje se realizarán lecturas del nivel de combustible en todos los tanques con el fin de determinar el combustible consumido por viaje.***

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible.

**Enmienda 261**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 1 – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

*Este método no se utilizará* cuando la BDN no se encuentre a bordo de los buques, especialmente cuando la carga se utiliza como combustible, como en el caso del gas de evaporación de los tanques de carga de gas licuado.

*Enmienda*

Cuando la BDN no se encuentre a bordo de los buques, especialmente cuando la carga se utiliza como combustible, como en el caso del gas de evaporación de los tanques de carga de gas licuado, ***solo se utilizarán las comprobaciones de los tanques de combustible y las lecturas del nivel del tanque de combustible líquido.***

Or. en

**Enmienda 262**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 1 – párrafo 5 – letra a bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible;***

Or. en

*Justificación*

*La densidad real del combustible determinada en un laboratorio de ensayos de combustibles, en los casos en los que la empresa disponga de uno, es más precisa que la densidad estándar para el tipo de combustible utilizado y por lo tanto debe incluirse como opción.*

**Enmienda 263**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 1 – párrafo 5 – letra a bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) uso de valores de densidad estándar de los cuadros que figuran en el anexo III;***

Or. en

**Enmienda 264**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2. Método B: Seguimiento del tanque de combustible líquido***

***suprimido***

***Este método de basa en las lecturas del nivel de combustible en todos los tanques. Las lecturas se realizarán cotidianamente cuando el buque se encuentre en el mar, y siempre que se cargue o descargue combustible.***

***Las variaciones acumuladas del nivel de combustible en el tanque entre dos lecturas constituyen el combustible consumido a lo largo del período.***

***El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.***

***Las lecturas del nivel de combustible en el tanque se efectuarán utilizando métodos adecuados, tales como sistemas automatizados, sondeos o cintas de***



*inmersión. En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificará el método de sondeo del tanque y la incertidumbre asociada.*

*Cuando la cantidad de combustible recibido o la cantidad de combustible restante en los tanques se determine en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:*

*a) sistemas de medición embarcados;*

*b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o nota de entrega.*

*La densidad real se expresará en kg/litro y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable.*

*A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa aprobación del verificador.*

Or. en

#### *Justificación*

*Se considera que los métodos A y B son esencialmente iguales y por lo tanto se propone combinarlos.*

**Enmienda 265**  
**Spyros Danellis**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 2 – párrafo 5 – letra b bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible;*

*Justificación*

*La densidad real del combustible determinada en un laboratorio de ensayos de combustibles, en los casos en los que la empresa disponga de uno, es más precisa que la densidad estándar para el tipo de combustible utilizado y por lo tanto debe incluirse como opción.*

**Enmienda 266**

**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo I – parte B – punto 3 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

*El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.*

*Enmienda*

*Las mediciones de los caudales de combustible se llevarán a cabo al inicio y al final de un período de notificación y al inicio y al final de cada viaje con el fin de determinar el combustible consumido por viaje.*

**Enmienda 267**

**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo I – parte B – punto 3 – párrafo 4 – letra b bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) uso de valores de densidad estándar de los cuadros que figuran en el anexo III;*

**Enmienda 268**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 4 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> **emitido comprende** el CO<sub>2</sub> **emitido** por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte. **El consumo de combustible de los buques en los que se recurre a este método a efectos de notificación se calcula utilizando las emisiones medidas de CO<sub>2</sub> y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.**

*Enmienda*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> **y los SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> emitidos comprenden** el CO<sub>2</sub> **y los SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> emitidos** por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

Or. en

**Enmienda 269**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 4 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> emitido comprende el CO<sub>2</sub> emitido por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte. **El consumo de combustible de los buques en los que se recurre a este método a efectos de notificación se calcula utilizando las emisiones medidas de CO<sub>2</sub> y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.**

*Enmienda*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> emitido comprende el CO<sub>2</sub> emitido por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

**Enmienda 270**  
**Satu Hassi**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 4 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> emitido comprende el CO<sub>2</sub> emitido por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte. ***El consumo de combustible de los buques en los que se recurre a este método a efectos de notificación se calcula utilizando las emisiones medidas de CO<sub>2</sub> y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.***

*Enmienda*

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO<sub>2</sub> emitido comprende el CO<sub>2</sub> emitido por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

*Justificación*

*Los buques que utilizan un seguimiento continuo obtienen información precisa sobre sus emisiones y no deben tener que volver a convertirla en consumo de combustible.*

**Enmienda 271**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 4 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO<sub>2</sub> en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO<sub>2</sub> de los gases de

*Enmienda*

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO<sub>2</sub>, ***SO<sub>x</sub>*** y ***NO<sub>x</sub>*** en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO<sub>2</sub> de

combustión por el caudal de esos gases.

los gases de combustión por el caudal de esos gases.

Or. en

**Enmienda 272**  
**Nils Torvalds**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo I – parte B – punto 4 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***4 bis. Método D bis: Modelización con información sobre el movimiento del buque y datos específicos del buque***

***El organismo encargado del sistema de modelización suscribe un acuerdo por escrito con el propietario del buque en cuestión. Al término del período de seguimiento, las emisiones de CO<sub>2</sub> calculadas se comparan con el libro de registro de hidrocarburos y las BDN con el fin de detectar y corregir las discrepancias.***

Or. en

**Enmienda 273**  
**Christofer Fjellner**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo II**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***[...]***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*El sistema SNV debe abarcar, en esta fase inicial, únicamente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podría ampliarse con otra información relevante para el cambio climático en una fase posterior.*

*Existe el riesgo de que los requisitos de la UE de notificación de la eficiencia en esta fase obstaculicen los avances en la OMI.*

#### **Enmienda 274**

**Nils Torvalds**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo II**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*[...]*

*suprimido*

Or. en

#### **Enmienda 275**

**Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo II – letra B – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Para realizar el seguimiento de la eficiencia energética se utilizarán, al menos, **cuatro** indicadores: consumo de combustible por distancia recorrida, **consumo de combustible por transporte efectuado**, emisiones de CO<sub>2</sub> por distancia recorrida **y emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte efectuado**; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Para realizar el seguimiento de la eficiencia energética se utilizarán, al menos, **dos** indicadores: consumo de combustible por distancia recorrida **y** emisiones de CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub>** por distancia recorrida; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Or. en

#### **Enmienda 276**

**Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo II – letra B – párrafo 5**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Consumo de combustible por transporte efectuado = Consumo de combustible anual total / transporte total efectuado***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 277**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo II – letra B – párrafo 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Emisiones de CO<sub>2</sub> por distancia recorrida = Emisiones de CO<sub>2</sub> anuales totales / distancia total recorrida***

***Emisiones de CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> por distancia recorrida = Emisiones de CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> anuales totales / distancia total recorrida***

Or. en

**Enmienda 278**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Propuesta de Reglamento**

**Anexo II – letra B – párrafo 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte efectuado = Emisiones de CO<sub>2</sub> anuales totales / transporte total efectuado***

***suprimido***

Or. en