



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Theodoros Skylakakis

Explicación de los signos utilizados

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

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

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

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

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	41

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0480),
 - Visto el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0201/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de ...¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de ...²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ DO C ... /Aún no publicado en el Diario Oficial.

² DO C ... /Aún no publicado en el Diario Oficial.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Título 1

Texto de la Comisión

Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativo al seguimiento, notificación y
verificación de las emisiones de **dióxido de
carbono** del transporte marítimo y por el
que se modifica el Reglamento (UE)
nº 525/2013
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativo al seguimiento, notificación y
verificación de las emisiones de **gases de
efecto invernadero** del transporte marítimo
y por el que se modifica el Reglamento
(UE) nº 525/2013
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. en

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El transporte marítimo repercute en el clima mundial y en la calidad del aire a consecuencia de las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes, como los óxidos de nitrógeno (NO_x), los óxidos de azufre (SO_x), el metano (CH₄), las partículas y el hollín.

Or. en

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) A la luz de la rápida evolución de la comprensión científica de esta repercusión, debe realizarse periódicamente, en el contexto del presente Reglamento, una evaluación actualizada del impacto del transporte marítimo no provocado por el CO₂ en el clima mundial. Sobre la base de sus evaluaciones, y teniendo en cuenta la Resolución del Parlamento Europeo, de 14 de septiembre de 2011, sobre un enfoque global con respecto a las emisiones antropogénicas de gases distintos al CO₂ que afectan al clima, la Comisión debe analizar las consecuencias para las políticas y medidas a fin de reducir dichas emisiones.

Or. en

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quater) La Comisión debe, además, adoptar medidas para abordar otras actividades que conllevan la emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos no incluidos en el presente Reglamento, a saber, la utilización de refrigerantes en los buques pesqueros, y las emisiones evaporantes procedentes de la carga y descarga de combustibles y productos a granel (como

los compuestos orgánicos volátiles o las partículas).

Or. en

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 1 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quinquies) El Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», de 2011, pide que, para 2050, se reduzcan un 40 % (si es posible, un 50 %) las emisiones procedentes del transporte marítimo, comparativamente con los niveles de 2005.

Or. en

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 1 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 sexies) La Resolución del Parlamento Europeo sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible (2011/2096(INI)) pide una reducción uniforme en toda la UE en un 30 % de las emisiones de CO₂ y de los contaminantes en el transporte marítimo, a la que contribuirán los acuerdos de la OMI sobre el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Según datos facilitados por la OMI, el consumo de energía y las emisiones de CO₂ específicos de los buques podrían reducirse en **hasta un 75 %** aplicando medidas operativas y utilizando las tecnologías existentes; puede considerarse que muchas de esas medidas son rentables, ya que al reducirse el precio del combustible se compensan los gastos de inversión y explotación.

Enmienda

(3) Según datos facilitados por la OMI, el consumo de energía y las emisiones de CO₂ específicos de los buques podrían reducirse en un **25-75 %** aplicando medidas operativas y utilizando las tecnologías existentes; puede considerarse que muchas de esas medidas son rentables **y que, por ende, podrían conllevar beneficios netos para el sector**, ya que al reducirse el precio del combustible se compensan los gastos de inversión y explotación.

Enmienda 8

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 **CO₂** basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a

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 **gases de efecto invernadero** basado en el consumo de combustible de los buques, **a fin de recopilar datos agregados sobre dichas**

incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.

emisiones, 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. en

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los resultados de la consulta con las partes interesadas y de los debates con socios internacionales indican que debe aplicarse un planteamiento por etapas para incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión, con el establecimiento, en un primer momento, de un sistema SNV sólido aplicable a las emisiones de **CO₂** del transporte marítimo y la **fijación**, más adelante, del precio de **esas** emisiones. Ese planteamiento facilitará la consecución de un acuerdo a nivel internacional sobre los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre las demás medidas necesarias para realizar esas reducciones al mínimo coste.

Enmienda

(6) Los resultados de la consulta con las partes interesadas y de los debates con socios internacionales indican que debe aplicarse un planteamiento por etapas para incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión, con el establecimiento, en un primer momento, de un sistema SNV sólido aplicable a las emisiones de **gases de efecto invernadero** del transporte marítimo y la **introducción**, más adelante, **de nuevos instrumentos de política, en particular, la fijación** del precio de **las** emisiones **o de una tasa**. Ese planteamiento facilitará la consecución de un acuerdo a nivel internacional sobre los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre las demás medidas necesarias para realizar esas reducciones al mínimo coste.

Or. en

Enmienda 10

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 **algunas** emisiones 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.

Or. en

Enmienda 11

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

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 **CO₂** 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.

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 ***gases de efecto invernadero*** 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.

Or. en

Enmienda 12

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 para el cambio climático ***con el fin de*** 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 13

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 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.*

Enmienda

(12) Para *garantizar la coherencia con el Derecho internacional existente, particularmente el Convenio MARPOL, anexo VI, el sistema SNV debe aplicarse a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 400.*

Or. en

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

Enmienda

(13) Para reducir aún más el esfuerzo administrativo de propietarios y explotadores de buques, las normas de seguimiento deben centrarse en el CO₂, 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.

suprimido

Or. en

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

Enmienda

(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.

(16) El sistema SNV es una oportunidad para que exista una reglamentación coherente del sector del transporte marítimo con respecto a los demás sectores, por lo que es necesario que se incluya en el SNV el seguimiento de los NO_x que también figura en el Convenio MARPOL, anexo VI, 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 16

Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) El Convenio MARPOL incluye la aplicación obligatoria del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) a los buques nuevos y la utilización del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB) en toda la flota mundial.

Or. en

Enmienda 17

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.

(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. 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.

Or. en

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

(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 **CO₂** 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.

Enmienda

(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 **gases de efecto invernadero 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 19

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 **CO₂** de los buques, como primera etapa de un planteamiento gradual tendente a reducir esas emisiones, no puede

Enmienda

(27) El objetivo de la acción propuesta, a saber, realizar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de **gases de efecto invernadero de** los buques, como primera etapa de un planteamiento gradual tendente a reducir

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.

esas emisiones **y cumplir los objetivos establecidos en el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte»**, 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 20

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 (CO₂)** 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 **CO₂** 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 **gases de efecto invernadero** 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 **gases de efecto invernadero** del transporte marítimo de una forma rentable.

Or. en

Enmienda 21

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 22

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 guerra, las unidades navales auxiliares, 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.

Or. en

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) «emisiones», la liberación de CO₂ a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

Enmienda

a) «emisiones», la liberación de CO₂ y NO_x a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

Or. en

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra b

Texto de la Comisión

b) «puerto de escala», el puerto en el que un barco se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, con exclusión de las paradas realizadas con el único fin de repostar, reabastecerse y/o proceder al relevo de la tripulación;

Enmienda

b) «puerto de escala», el puerto en el que un barco se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, con exclusión de las paradas realizadas con el único fin de repostar, reabastecerse y/o proceder al relevo de la tripulación, ***a la entrada en dique seco, a la reparación del buque y de las paradas en puerto por emergencia, socorro o con el único fin de buscar refugio frente a circunstancias meteorológicas adversas;***

Or. en

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra g

Texto de la Comisión

g) «otra información relevante para el

PR\1008614ES.doc

Enmienda

g) «otra información relevante para el

19/43

PE522.893v01-00

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;

cambio climático», la información relativa al consumo de combustible y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar el comportamiento de los buques;

Or. en

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra j

Texto de la Comisión

j) «estimación prudente», conjunto de hipótesis establecidas de manera que se evite cualquier subestimación de las emisiones anuales o cualquier sobreestimación de las distancias ***o del volumen de la carga transportada;***

Enmienda

j) «estimación prudente», conjunto de hipótesis establecidas de manera que se evite cualquier subestimación de las emisiones anuales o cualquier sobreestimación de las distancias;

Or. en

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra k

Texto de la Comisión

k) «tonelada de CO₂», una tonelada métrica de CO₂;

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra I bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

I bis) buques atracados: buques firmemente amarrados o anclados en un puerto comunitario cuando están cargando, descargando o en estacionamiento (hotelling), incluso cuando no efectúan operaciones de carga;

Or. en

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

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

1. Las empresas seguirán y notificarán, respecto a cada buque, la cantidad y el tipo de combustible consumido durante un **período de notificación** en el interior de **todos los puertos** de la jurisdicción de un Estado miembro y durante **todos los viajes** de llegada o salida de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, con arreglo a los apartados 2 a 6.

Or. en

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – párrafo 1

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 cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

Or. en

Enmienda 31

**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 para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**.

Or. en

Enmienda 32

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

Texto de la Comisión

c) descripción de las fuentes de emisión a bordo del buque, como **los motores principales o auxiliares, las calderas y los**

Enmienda

c) descripción de las fuentes de emisión **siguientes y sus tipos de combustible asociados** a bordo del buque como **sigue:**

generadores de gas inerte, así como los tipos de combustible utilizados;

- i) motor(es) principal(es)***
- ii) motor(es) auxiliar(es)***
- iii) caldera(s)***
- iv) generador(es) de gas inerte***

Or. en

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3 – letra d

Texto de la Comisión

d) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades asignados para actualizar la lista de fuentes de emisión durante el **año** de notificación, con objeto de garantizar la exhaustividad del seguimiento y la notificación de las emisiones del buque;

Enmienda

d) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades asignados para actualizar la lista de fuentes de emisión durante el **período** de notificación, con objeto de garantizar la exhaustividad del seguimiento y la notificación de las emisiones del buque;

Or. en

Enmienda 34

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

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

Or. en

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – letra j

Texto de la Comisión

j) fecha de la última modificación del plan de seguimiento.

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 36

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

Texto de la Comisión

j bis) hoja de registro en la que consten los detalles del historial de revisiones;

Enmienda

Or. en

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) cuando cambia el propietario del buque;

Enmienda

a) cuando cambia el propietario del buque o el titular del **DOC** o el pabellón;

Or. en

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Podrá suspenderse el seguimiento en los períodos durante los cuales el buque se encuentre inmerso en situaciones de emergencia, incluidas actividades de salvamento.

Or. en

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

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;***

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

Or. en

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) los NO_x emitidos;

Or. en

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – letra e

Texto de la Comisión

e) el tiempo transcurrido en el mar;

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – letra f

Texto de la Comisión

f) la carga transportada;

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – letra g

Texto de la Comisión

g) el transporte.

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 44

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

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) la eficiencia energética con arreglo a la definición del anexo II;

Or. en

Enmienda 45

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

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) la fecha y la hora de inicio y fin de los períodos durante los cuales se haya suspendido el seguimiento debido a situaciones de emergencia, como las actividades de salvamento, acompañadas de una descripción de las mismas.

Or. en

Enmienda 46

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 y realicen varios viajes al día estarán exentos del seguimiento de emisiones por

viaje.

Or. en

Enmienda 47

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 48

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra b

Texto de la Comisión

b) el CO₂ *total emitido;*

Enmienda

b) el *total de* CO₂ *y* NO_x *emitidos;*

Or. en

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra c

Texto de la Comisión

c) las emisiones de CO₂ agregadas de todos

Enmienda

c) las emisiones de CO₂ *y* NO_x agregadas

los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra d

Texto de la Comisión

d) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Enmienda

d) las emisiones de CO₂ y **NO_x** agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra e

Texto de la Comisión

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

Enmienda

e) las emisiones de CO₂ y **NO_x** agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Or. en

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra f

Texto de la Comisión

f) las emisiones de CO₂ generadas en el

Enmienda

f) las emisiones de CO₂ y **NO_x** generadas

interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado al muelle;

en el interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado al muelle;

Or. en

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) el tiempo total transcurrido en el mar;

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

Or. en

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) *el transporte total*;

i) **la eficiencia energética con arreglo a la definición del anexo II**;

Or. en

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra j

Texto de la Comisión

Enmienda

j) la eficiencia energética media.

suprimida

Or. en

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso iv

Texto de la Comisión

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],

Enmienda

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 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) información pormenorizada de los períodos de seguimiento a causa de situaciones de emergencia y salvamento.

Or. en

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) los cálculos para determinar la eficiencia energética.

e) los cálculos para determinar la eficiencia energética *con arreglo a la definición que*

figura en el anexo II.

Or. en

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.**

Enmienda

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará las emisiones notificadas con arreglo al artículo 11, **respetando la confidencialidad de los datos de carácter comercial a fin de proteger intereses económicos, con arreglo a los artículos 3 y 4 de la Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.**

Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

Or. en

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimida

Or. en

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

d) emisiones anuales de CO₂;

Enmienda

d) emisiones anuales de CO₂ y NO_x;

Or. en

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

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;*

Enmienda

f) *la eficiencia energética media* anual *con arreglo a la definición del anexo II;*

Or. en

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2 – letra g

Texto de la Comisión

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;

Enmienda

g) 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;

Or. en

Enmienda 66

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

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, si procede, propondrá las modificaciones oportunas.*

marítimo, la Comisión revisará el presente Reglamento *para armonizar las normas de la Unión con las normas internacionales.*

Or. en

Enmienda 67

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 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, 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 *únicamente* en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 2 Reglamento (CE) nº 525/2013 Artículo 21 bis – apartado 2

Texto actual

2) La Comisión estará facultada para

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 CO₂ 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.

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 CO₂ y NO_x 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.

Or. en

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 – apartado 2

Reglamento (CE) n° 525/2013

Artículo 21 bis – apartado 3 bis (nuevo)

Texto actual

Enmienda

3 bis) La Comisión evaluará cada dos años las repercusiones globales del sector del transporte marítimo sobre el clima mundial, incluidas las derivadas de emisiones distintas a las de CO₂ o de otros efectos, sobre la base de los datos de emisión comunicados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 7 y/o dispuestos en el Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX, y mejorará esta evaluación en función de los avances científicos y los datos sobre el tráfico marítimo.

Or. en

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento ANEXO I – letra B – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Podrá utilizarse cualquier combinación de los métodos anteriormente expuestos, previa aprobación del verificador, siempre que mejore la precisión global de la medida.

Or. en

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento ANEXO I – letra B – párrafo 3 – subpunto 1 – párrafo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Cuando las BDN no se encuentren a bordo de los buques, especialmente cuando la carga se utilice 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 72

Propuesta de Reglamento ANEXO I – letra B – párrafo 3 – subpunto 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El método de medición directa de las

El método de medición directa de las

PR\1008614ES.doc

37/43

PE522.893v01-00

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 CO₂ ***emitido comprende*** el CO₂ ***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 CO₂ y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.***

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 CO₂ ***y los NO_x emitidos comprenden el CO₂ y los NO_x emitidos*** por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

Or. en

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

ANEXO I – letra B – párrafo 3 – subpunto 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO₂ en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO₂ de los gases de combustión por el caudal de esos gases.

Enmienda

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO₂ y NO_x en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO₂ y NO_x de los gases de combustión por el caudal de esos gases.

Or. en

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

ANEXO II – letra A – párrafo 4

Texto de la Comisión

En el caso de los buques de pasajeros, la carga la constituye el número de

Enmienda

suprimido

pasajeros. En el de todas las demás categorías de buques, la carga se expresará en toneladas y metros cúbicos de mercancías.

Or. en

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento ANEXO II – letra A – párrafo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

El transporte se determina multiplicando la distancia recorrida por la carga transportada.

suprimido

Or. en

Enmienda 76

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 CO₂ por distancia recorrida **y emisiones de CO₂ por transporte efectuado**; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Para realizar el seguimiento de la eficiencia energética se utilizarán **dos** indicadores: consumo de combustible por distancia recorrida **y las** emisiones de CO₂ **y NO_x** por distancia recorrida; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Or. en

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento ANEXO II – letra B – párrafo 3 – subpárrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. en

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento ANEXO II – letra B – párrafo 3 – subpárrafo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

Emisiones de CO₂ por distancia recorrida = Emisiones de CO₂ anuales totales / distancia total recorrida

Emisiones de CO₂ y NO_x por distancia recorrida = Emisiones de CO₂ y NO_x anuales totales / distancia total recorrida

Or. en

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento ANEXO II – letra B – párrafo 3 – subpárrafo 4

Texto de la Comisión

Enmienda

Emisiones de CO₂ por transporte efectuado = Emisiones de CO₂ anuales totales / transporte total efectuado

suprimido

Or. en

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

El sector del transporte marítimo desempeña un papel fundamental en la economía europea, ya que es responsable de una amplia parte del transporte internacional de mercancías entre los Veintisiete y el resto del mundo, al tiempo que realiza una importante contribución al transporte intracomunitario de mercancías. Según el documento «EU TRANSPORT in figures, 2012», el sector del transporte marítimo movió en 2010 aproximadamente 1,4 billones de toneladas-kilómetro (tkm) de carga en los Veintisiete, solo superado por el transporte por carretera (1,8 billones de tkm). Si hablamos de número de pasajeros, el transporte marítimo es menos importante en la UE a Veintisiete, aunque sigue siendo un medio de transporte a tener en cuenta en zonas como las islas, donde otros medios están limitados por la geografía.

Debido a su dependencia de los combustibles fósiles y a que constituyen una de las fuentes de emisiones antropogénicas menos reguladas, las emisiones procedentes del sector del transporte marítimo contribuyen a la contaminación atmosférica y al cambio climático. El impacto ambiental del sector generado por las emisiones de contaminantes como el dióxido de carbono (CO₂), los óxidos de nitrógeno (NO_x), los óxidos de azufre (SO_x), el metano (CH₄), las partículas y el hollín procedentes del transporte marítimo en aguas europeas puede contribuir a hasta el 10-20 % de las emisiones totales mundiales del transporte marítimo. Si analizamos todo el tráfico naval generado por el transporte marítimo nacional e internacional con origen o destino en puertos de los Veintisiete, la contribución puede llegar hasta al 30 % en el caso del CO₂. Un informe técnico publicado recientemente por la Agencia Europea de Medio Ambiente (informe nº 4/2013) aborda el impacto del sector en la calidad del aire y el forzamiento del clima. Según las proyecciones realizadas, las emisiones de óxidos de nitrógeno procedentes del transporte marítimo en aguas europeas aumentarán y podrían equivaler a las fuentes de origen terrestre a partir de 2020. A escala mundial, las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero procedentes de los buques, con contribución al forzamiento del clima directo e indirecto, indican un efecto refrigerante neto pese al considerable aumento de las emisiones de CO₂. La reducción de las emisiones de SO₂ y de partículas procedentes del transporte marítimo internacional que se ha proyectado supondrá una reducción del efecto refrigerante directo de los aerosoles en Europa. El informe de la Agencia muestra la importancia de tener en cuenta el impacto doble de las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional en la calidad del aire y en el forzamiento del clima. Por consiguiente, un sistema integrado de seguimiento, notificación y verificación (SNV) que abarque las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero contribuirá a mejorar la información sobre los beneficios colaterales y los compromisos en relación con las políticas afines en Europa.

Marco de regulación y retos tecnológicos

En las políticas internacionales y europeas sobre el clima y la calidad del aire se ha constatado la necesidad de una regulación internacional de las emisiones del transporte marítimo. En

1997 se añadió un anexo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). El anexo VI del MARPOL busca reducir al mínimo las emisiones a la atmósfera procedentes de los buques (SO_x, NO_x, sustancias que agotan la capa de ozono –SAO– o compuestos orgánicos volátiles –VAO–) y su contribución a la contaminación atmosférica local y a los problemas ambientales mundiales. El anexo VI entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y, el 1 de julio de 2010, un anexo VI revisado con límites de emisiones considerablemente más estrictos. Según cifras de 2007, el transporte marítimo internacional ha contribuido en aproximadamente un 2,7 % a las emisiones mundiales de CO₂. Asimismo, la OMI ha adoptado medidas técnicas y operativas obligatorias de eficiencia energética destinadas a reducir la cantidad de emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo internacional.

A escala de la UE, la Directiva 2009/29/CE prevé «una propuesta destinada a incluir las emisiones marítimas internacionales [...] en los objetivos de reducción de la Comunidad con vistas a la entrada en vigor del acto propuesto para 2013». El Libro Blanco sobre transporte que la Comisión publicó en 2011 abogaba por «[reducir] las emisiones de CO₂ de la UE debidas al transporte marítimo [...] en un 40 % (y si es posible en un 50 %) de aquí a 2050, comparativamente con los niveles de 2005». El año pasado, la Comisión anunció que no cumpliría dicho plazo ni presentaría por el momento ninguna propuesta para limitar las emisiones. En junio de 2013, presentó la presente propuesta de un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo. En paralelo, publicó una comunicación con puntos de debate abierto sobre cómo integrar las emisiones del transporte marítimo en las políticas de reducción de gases de efecto invernadero de la UE en el futuro.

Se espera que, en el futuro, el comercio mundial experimente un gran crecimiento debido al incremento de la población mundial, que según las proyecciones llegará a los 2 000 millones de personas en los próximos decenios, más la participación activa de otros 2 000 millones de personas en la economía mundial. Este crecimiento constituye un reto para que el sector marítimo cumpla el objetivo de emisiones necesario para lograr la estabilización de las temperaturas mundiales. Por tanto, en paralelo, también es necesario que, en el futuro, se desarrollen y apliquen prácticas y tecnologías innovadoras en relación con la calidad de los combustibles o la sustitución de los mismos, las tecnologías de reducción de emisiones y las medidas de funcionamiento de los buques.

Comentarios del ponente

El presente Reglamento supone una oportunidad para establecer un enfoque paneuropeo de SNV de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes del sector marítimo. Tal enfoque permitiría que, en el futuro próximo, se desarrollasen en Europa políticas de reducción de emisiones para el sector marítimo coherentes con las políticas globales en materia de clima, contaminación atmosférica y salud humana. Existe, por tanto, la necesidad de ampliar su ámbito de aplicación con la inclusión del SNV de las emisiones de NO_x además de las de CO₂. Las emisiones marítimas de CO₂ y NO_x han aumentado considerablemente, generando un importante forzamiento del clima. Al igual que en el Reglamento sobre el mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero (MSN) –el Reglamento (UE) n° 525/2013–, se propone una evaluación de los impactos ambientales del transporte marítimo sobre el clima

mundial mediante la modificación del Reglamento MSN. A partir de dicha evaluación, la Comisión ha de abordar el impacto ambiental de las emisiones marítimas como las partículas, el hollín y el metano, así como de otras actividades que conllevan emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, a saber, el empleo de refrigerantes en los buques pesqueros, y las emisiones evaporantes procedentes de la carga y descarga de combustibles y productos a granel (como los compuestos orgánicos volátiles o las partículas).

La Comisión ha propuesto limitar el ámbito de aplicación del Reglamento a los buques con un arqueo bruto superior a 5 000. Para mejorar la cobertura de las emisiones y la coherencia con otras normas internacionales como las que se definen en el anexo VI del MARPOL, conviene ampliar el ámbito de aplicación a todos los buques con un arqueo superior a 400. La imposición de este límite, que también se ha propuesto en los debates celebrados en la OMI, armonizaría las normas de la UE con un posible marco internacional futuro.

Aunque es importante velar por que el Reglamento comprenda las emisiones marítimas con la mayor coherencia posible, resulta igualmente esencial centrarse en los aspectos esenciales y limitar los costes de aplicación y la carga administrativa. Del mismo modo, las empresas no deberían estar obligadas a hacer pública información que sea reservada y pueda inducir a error. Por tanto, el ponente propone que se excluya el transporte del resto de la información relevante sobre el clima, puesto que no tiene que ver con la medición de las emisiones. Debido al elevado coste de los combustibles, el mercado marítimo ya tiene grandes incentivos para aumentar su eficiencia energética y la eficiencia energética del transporte es, en la práctica, una cuestión mucho más compleja que no puede determinarse sin conocer las circunstancias específicas del mercado que dictan las decisiones de los operadores y los propietarios de los buques. La eficiencia energética real de los viajes y sus repercusiones en el bienestar social no pueden determinarse sin conocer las cargas disponibles, la masa frente al peso, las condiciones meteorológicas, los precios pertinentes, las limitaciones geográficas y de otra índole, el calendario de entrega, etc. Antes bien, la divulgación parcial de tal información podría facilitar información errónea al público sobre la eficiencia energética real y generar conflictos inútiles.