



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento de sesión*

---

**A7-0080/2014**

31.1.2014

**\*\*\*I**

## **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

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	47
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA.....	50
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO.....	70
PROCEDIMIENTO .....	100



## 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 16 de octubre de 2013<sup>1</sup>,
  - Previa consulta al Comité de las Regiones,
  - 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 (A7-0080/2014),
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.

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

## Enmienda 1

### Propuesta de Reglamento Título

*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) n° 525/2013

*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) n° 525/2013

## 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 dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otros contaminantes, como los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), el metano (CH<sub>4</sub>), las partículas y el hollín.***

## Enmienda 3

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 ter) El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero***

*contraído por la Unión. De acuerdo con la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta del presente Reglamento, las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte internacional de la UE aumentaron un 48 % entre 1990 y 2007.*

#### **Enmienda 4**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 quater) A la luz de la rápida evolución de los conocimientos científicos sobre la repercusión del transporte marítimo en el clima mundial no relacionada con el CO<sub>2</sub>, debe realizarse periódicamente, en el contexto del presente Reglamento, una evaluación actualizada de dicha repercusión. 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 CO<sub>2</sub> que afectan al clima, la Comisión debe analizar las consecuencias para las políticas y medidas a fin de reducir dichas emisiones.*

#### **Enmienda 5**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 quinquies) La Comisión debe, además, adoptar medidas para abordar otras actividades que conllevan la emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos no contemplados por 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).*

## **Enmienda 6**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 sexies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 sexies) En el Libro Blanco de 2011 de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte» se pide que, para 2050, se reduzcan las emisiones generadas por el transporte marítimo en un 40 % (50 %, caso de ser factible) respecto de los niveles de 2005, particularmente mediante la aplicación de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina, paga».*

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 septies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 septies) En 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)) se pide una reducción uniforme en toda la Unión en un 30 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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*



## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento

#### Considerando 3

*Texto de la Comisión*

(3) Según datos facilitados por la OMI, el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 9

### 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 **sigue siendo la de aplicar una medida basada en el mercado, en particular, la fijación del precio de las emisiones o de una tasa, que exija el establecimiento de** 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. **La recopilación de datos sobre dichas emisiones** constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual, **justificada por la necesidad de reducir tales emisiones**, 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 sobre las emisiones contribuirá a eliminar las barreras comerciales que impiden la adopción de un gran número de medidas de coste negativo que reducirían las emisiones de este sector.*

## Enmienda 10

### 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 *CO<sub>2</sub>* 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 políticos, 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.

## Enmienda 11

### 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. ***Debido al carácter internacional del transporte marítimo, un procedimiento coordinado a nivel internacional sería el método preferible y más eficaz para reducir las emisiones generadas por el transporte marítimo 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 12**

**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

*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 para reducir o prevenir tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

**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 **y tecnologías alternativas, como infraestructuras de conexión eléctrica de los buques atracados al muelle**, para reducir o prevenir tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

#### *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 13**

#### **Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(8 bis) Habida cuenta del ámbito de aplicación geográfico y de la necesidad concomitante de realizar el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero fuera de la jurisdicción de los Estados miembros, así como de la participación de empresas de transporte marítimo establecidas en todo el mundo, la Comisión debe informar a terceros países de forma oportuna y razonable acerca del sistema SNV con el fin de lograr la mayor aceptación internacional posible.***

## Enmienda 14

### 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 de 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.

#### *Justificación*

*Los buques que utilizan un seguimiento obtienen información precisa sobre sus emisiones y no tienen que convertirla de nuevo en consumo de combustible.*

## Enmienda 15

### 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

#### *Enmienda*

(11) El sistema SNV de la Unión debe **abarcar** también otra información **pertinente con objeto de** analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones, **de adaptar** el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales **de la OMI** dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes, que prevén también medidas operativas, y **de contribuir** a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.

crea la falta de información.

## Enmienda 16

### 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 del sistema SNV de la Unión con el Derecho internacional existente**, en particular **con el anexo VI del Convenio MARPOL**, las normas del sistema SNV deben aplicarse a los buques con un arqueo bruto **igual o superior a 400**. Este umbral no discriminatorio, **cuya aplicación debe suponer una carga administrativa mínima para los propietarios y explotadores de buques, garantizaría** la cobertura de **todos** los emisores **pertinentes, establecería una igualdad de condiciones y contribuiría a alcanzar un acuerdo internacional en materia de SNV.**

## Enmienda 17

**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*

*suprimido*

**Enmienda 18**

**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 constituye una oportunidad para garantizar la regulación coherente del sector del transporte marítimo con respecto a otros sectores, por lo que es necesario que en dicho sistema se incluya el seguimiento de los NO<sub>x</sub> que también figuran en el anexo VI del Convenio MARPOL.*

**Enmienda 19**

**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*

## Enmienda 20

### 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° 339/9319.

---

<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 competencia son esenciales para que un verificador pueda llevar a cabo actividades de verificación con arreglo al 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° 339/9319.

---

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



## Enmienda 21

### 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 **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.

#### *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.

## Enmienda 22

### 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.

#### *Enmienda*

(26) **A fin de** garantizar condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones y otra información **pertinente** a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. **Dichas**

*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.

competencias deben ejercerse de *conformidad* 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 23

### 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) **Dado que** 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 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 *manera* suficiente por los Estados miembros, *sino que*, debido al carácter internacional del transporte marítimo y por motivos de escala y efectos de la medida, puede *lograrse* mejor a *escala* de la Unión, *esta* puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de *subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea*. *De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo*, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar *dicho objetivo*.

## Enmienda 24

### 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 *gases de efecto invernadero* y de otra información *pertinente* 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.

## Enmienda 25

### 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.

## Enmienda 26

### 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.

## Enmienda 27

### 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> y **NO<sub>x</sub>** a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

## Enmienda 28

### 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) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> y con el presente Reglamento;

#### *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) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> y con el presente Reglamento, **o una agencia encargada del sistema de modelización para el seguimiento de las emisiones de buques**;

*Justificación*

*Al incluir a la agencia como verificador, el Reglamento permite que los propietarios de buques utilicen la modelización como medio para realizar el seguimiento de las emisiones.*

**Enmienda 29**

**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 **pertinente**», la información relativa **a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del** consumo de combustible, **a la distancia navegada, 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 **determinar** el comportamiento de los buques;

**Enmienda 30**

**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;

## **Enmienda 31**

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

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

*suprimida*

## **Enmienda 32**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*l bis) «buque atracado»: buque firmemente amarrado o anclado en un puerto de la Unión cuando esté cargando, descargando o en estacionamiento (hotelling), incluso cuando no efectúe operaciones de carga;*

## **Enmienda 33**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*l ter) «clase de hielo», calificación asignada a un 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.*

## Enmienda 34

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

#### *Enmienda*

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.

## Enmienda 35

### 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> y NO<sub>x</sub>** resultantes de la combustión de combustibles, **tanto si el buque está en el mar como atracado al muelle**. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

## Enmienda 36

### 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.*

## **Enmienda 37**

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

## **Enmienda 38**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 5 – párrafo 1 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***En caso de que se alcance un acuerdo internacional para realizar el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará los métodos establecidos en el anexo I y estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 en lo referente, si procede, a las modificaciones de dicho anexo, a fin de especificar el uso de indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables y las mediciones directas de las emisiones.***

## **Enmienda 39**



**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 **pertinente** respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a **400**.

**Enmienda 40**

**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 hielo del buque** y el nombre de su propietario;

**Enmienda 41**

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

*Enmienda*

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

**i) motor(es) principal(es)**

**ii) motor(es) auxiliar(es)**

**iii) caldera(s)**

*iv) generador(es) de gas inerte*

#### **Enmienda 42**

##### **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;

#### **Enmienda 43**

##### **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*

#### **Enmienda 44**

##### **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 recorrida y el tiempo*

*invertido al navegar por hielo;*

#### **Enmienda 45**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3 – letra j**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimida*

#### **Enmienda 46**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

#### **Enmienda 47**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. Las normas técnicas por las que se establecen los modelos de los planes de seguimiento a que se refiere el apartado 1 *se determinarán por medio de actos de ejecución. La Comisión adoptará esos actos de ejecución de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, apartado 2, del presente Reglamento.*

4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. *Se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 a fin de determinar* las normas técnicas por las que se establecen los modelos de los planes de seguimiento a que se refiere el apartado 1. *Dichos modelos serán lo más sencillos posible y no generarán burocracia inútil.*

## Enmienda 48

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 7 – párrafo 2 – parte introductoria

##### *Texto de la Comisión*

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

##### *Enmienda*

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.*

## Enmienda 49

### 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 documento de conformidad o el pabellón*;

## Enmienda 50

### 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 intervenga en situaciones de emergencia, incluidas actividades de salvamento.*

## Enmienda 51

**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;

**Enmienda 52**

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

*Texto de la Comisión*

c) el CO<sub>2</sub> *emitido*;

*Enmienda*

c) el CO<sub>2</sub> y *los NO<sub>x</sub> emitidos*;

**Enmienda 53**

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

*Texto de la Comisión*

*f) la carga transportada*;

*Enmienda*

*suprimida*

**Enmienda 54**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*f bis) la eficiencia energética según se determina en el anexo II*;

## **Enmienda 55**

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

*Texto de la Comisión*

*g) el transporte.*

*Enmienda*

*suprimida*

## **Enmienda 56**

### **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.*

## **Enmienda 57**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*En el caso de la navegación en alta mar con escala en varios puertos de la Unión, el tramo europeo deberá considerarse un único viaje.*

## **Enmienda 58**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 9 – párrafo 1 ter (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.*

## Enmienda 59

### Propuesta de Reglamento Artículo 10

#### *Texto de la Comisión*

##### Artículo 10

##### Seguimiento por año

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, la empresa, respecto a cada buque y por cada año civil, realizará el seguimiento de los parámetros siguientes según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

- 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;***
- b) el CO<sub>2</sub> ***total emitido;***
- c) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- d) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- e) las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- 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*

##### Artículo 10

##### Seguimiento por año

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, la empresa, respecto a cada buque y por cada año civil, realizará el seguimiento de los parámetros siguientes según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

- a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;
- b) el ***total de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub> emitidos;***
- c) las emisiones de CO<sub>2</sub> y ***NO<sub>x</sub>*** agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- d) las emisiones de CO<sub>2</sub> y ***NO<sub>x</sub>*** agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- e) las emisiones de CO<sub>2</sub> y ***NO<sub>x</sub>*** agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- f) las emisiones de CO<sub>2</sub> y ***NO<sub>x</sub>*** generadas en el interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque ***esté*** atracado al muelle;

- g) la distancia total recorrida;
- h) el tiempo total transcurrido en el mar;

*i) el transporte total;*

- j) la eficiencia energética media.

- g) la distancia total recorrida;
- h) el tiempo total transcurrido en el mar y **atracado**;

- j) la eficiencia energética media.

## Enmienda 60

### Propuesta de Reglamento

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*iii bis) la clase de hielo del buque,*

## Enmienda 61

### 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 **certificada** del buque **expresada en** Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), si procede, **para el tipo de buque**.

## Enmienda 62

### 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;



## Enmienda 63

### 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 suspendidos a causa de situaciones de emergencia y salvamento.*

## Enmienda 64

### 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 anexos I y II.

5. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones y otra información **pertinente** 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 **pertinente** declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

## Enmienda 65

### Propuesta de Reglamento

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis. Cuando el verificador haya detectado aspectos susceptibles 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.*

## **Enmienda 66**

### **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*

*Justificación*

*El procedimiento de verificación descrito debería ser una opción para que la empresa realice el seguimiento de las emisiones, por lo que se propone su supresión.*

## **Enmienda 67**

### **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 controlar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector*

*del puerto, la AESM controlará también la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros e informará a la Comisión al respecto.*

#### *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 68**

#### **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.

### **Enmienda 69**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 1**

##### *Texto de la Comisión*

1. A más tardar el 30 de junio de cada año,

##### *Enmienda*

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.**

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 legítimos en virtud de los artículos 3 y 4 de la Directiva 2003/4/CE<sup>1 bis</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo.**

---

*<sup>1 bis</sup> 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).*

#### **Enmienda 70**

##### **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*

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

#### **Enmienda 71**

##### **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 **para el tipo de buque en cuestión**);

#### **Enmienda 72**

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

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

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

**Enmienda 73**

**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*

*suprimida*

**Enmienda 74**

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

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

*suprimida*

**Enmienda 75**

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

*Texto de la Comisión*

3. La Comisión publicará un informe anual

*Enmienda*

3. La Comisión publicará un informe anual

sobre las emisiones y otra información **relevante para el cambio climático** del transporte marítimo.

sobre las emisiones y otra información **pertinente** del transporte marítimo.

## Enmienda 76

### 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 conformidad con la normativa internacional pertinente establecida por la OMI.**

## Enmienda 77

### Propuesta de Reglamento Artículo 23

#### *Texto de la Comisión*

#### Artículo 23

#### Delegación de poderes

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**

#### *Enmienda*

#### Artículo 23

#### Delegación de poderes

Se **otorgan** a la Comisión **los poderes para** adoptar actos delegados **en lo referente a la compleción y modificación de** los anexos I y II **a fin** de tener en cuenta los datos científicos más recientes y **de armonizar dichos anexos con** las normas internacionales pertinentes **acordadas por la OMI**, con **objeto de asegurar su conformidad con las normas internacionales**, determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones y **mejorar** la exactitud de la información requerida para el seguimiento

**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.

y la notificación de emisiones. **Dichos poderes se otorgan a la Comisión** en 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.

## Enmienda 78

### 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. **Los poderes** para adoptar actos delegados **mencionados en el artículo 5, apartado 1 bis, el artículo 6, apartado 4,** y los artículos 15, 16 y 23, se **otorgan** a la Comisión por un período de cinco años a partir de **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]**. **La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

## Enmienda 79

### Propuesta de Reglamento Artículo 24 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La delegación de poderes **a que se refiere el artículo 23** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto **el día siguiente al de la**

#### *Enmienda*

2. La delegación de poderes **mencionada en el artículo 5, apartado 1 bis, el artículo 6, apartado 4, y los artículos 15, 16 y 23** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que

publicación *de la decisión* en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior *que se precisará en dicha decisión*. No afectará a la validez de *ningún acto delegado* ya en vigor.

en ella se especifiquen. *La decisión* surtirá efecto *al* día siguiente *de su* publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior *indicada en la misma*. No afectará a la validez de *los actos delegados que ya estén* en vigor.

## Enmienda 80

### Propuesta de Reglamento Artículo 24 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Los actos delegados adoptados en virtud del *artículo 23* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, *ninguna de esas instituciones formula* objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. *Por* iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, *dicho plazo se prorrogará dos meses*.

#### *Enmienda*

4. Los actos delegados adoptados en virtud del *artículo 5, apartado 1 bis, del artículo 6, apartado 4, y de los artículos 15, 16 y 23* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, *ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan* objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. *El plazo se prorrogará dos meses a* iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

## Enmienda 81

### Propuesta de Reglamento Artículo 26 – punto 2 Reglamento (UE) n° 525/2013 Artículo 21 bis – apartados 1 a 3

#### *Texto de la Comisión*

2. Se inserta el artículo 21 bis siguiente:  
«Artículo 21 bis  
Notificación de las emisiones del transporte marítimo  
1) Los Estados miembros notificarán a la

#### *Enmienda*

2. Se inserta el artículo 21 bis siguiente:  
«Artículo 21 bis  
Notificación de las emisiones del transporte marítimo  
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.

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.

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 82

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 26 – punto 2

Reglamento (UE) n° 525/2013

Artículo 21 bis – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto en vigor*

Comisión, a más tardar el 15 de enero de cada año («año X»), las emisiones de CO<sub>2</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.

2. *Se otorgan a* la Comisión *los poderes* 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> 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.

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> y NO<sub>x</sub> del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX. *Dichos* actos de ejecución se adoptarán *de conformidad* con *el* procedimiento de examen *a que se refiere* el [artículo 26, apartado 2].».

*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 CO<sub>2</sub> 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.*

### **Enmienda 83**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo I – letra B – párrafo 3 – letra d bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d bis) modelización con información sobre el movimiento de los buques (SIA) y con datos específicos del buque.*

### **Enmienda 84**

#### **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 con ello se mejore la precisión global de la medida.*

### **Enmienda 85**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Anexo I – letra B – punto 1 – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Este método no se utilizará cuando la BDN no se encuentre a bordo de los*

*Cuando no haya BDN disponibles a bordo de los buques, especialmente cuando la*

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.

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.**

## Enmienda 86

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – letra B – punto 1 – párrafo 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Cuando no haya BDN disponibles 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.***

## Enmienda 87

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo I – letra 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 88

### Propuesta de Reglamento Anexo I – letra 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 NO<sub>x</sub> emitidos comprenden** el CO<sub>2</sub> **y los NO<sub>x</sub> emitidos** por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

## Enmienda 89

### Propuesta de Reglamento Anexo I – letra 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 combustión por el caudal de esos gases.

#### *Enmienda*

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub> en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub> de los gases de combustión por el caudal de esos gases.

## Enmienda 90

### Propuesta de Reglamento Anexo I – letra B – punto 4 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**4 bis. Método D bis: Modelización con**

*información sobre el movimiento de los buques (SIA) y con 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.*

## **Enmienda 91**

### **Propuesta de Reglamento Anexo II – letra A – párrafo 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimido*

## **Enmienda 92**

### **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*

## **Enmienda 93**

**Propuesta de Reglamento**  
**Anexo II – letra B – párrafo 3**

*Texto de la Comisión*

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:

Consumo de combustible por distancia recorrida = Consumo de combustible anual total / distancia total recorrida

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

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

*Enmienda*

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

Consumo de combustible por distancia recorrida = Consumo de combustible anual total / distancia total recorrida

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

## 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 (CO<sub>2</sub>), los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), el metano (CH<sub>4</sub>), 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>. La reducción de las emisiones de SO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, 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 CO<sub>2</sub>. Asimismo, la OMI ha adoptado medidas técnicas y operativas obligatorias de eficiencia energética destinadas a reducir la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 un futuro próximo, se desarrollasen en Europa políticas de reducción de las 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<sub>x</sub> además de las de CO<sub>2</sub>. Las emisiones marítimas de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub> 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 fundamentales 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.

20.1.2014

## **OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA**

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

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))

Ponente de opinión: Marita Ulvskog

### **BREVE JUSTIFICACIÓN**

La ponente acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de un Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo.

La exclusión del transporte internacional de los compromisos de emisiones de la UE sigue constituyendo un problema importante. No es razonable que uno de los modos de transporte deba excluirse de la política en materia de cambio climático, por lo que la Comisión debería haber propuesto ya instrumentos para la reducción de emisiones en este sector aun a falta de un acuerdo internacional. Tras varios años de trabajo, el proceso de la OMI todavía no ha logrado unos resultados suficientes. La política de la UE en este ámbito no es la adecuada, y debe aumentar su grado de ambición.

Las medidas propuestas en el presente Reglamento son necesarias de cara a lograr un compromiso tangible en materia de emisiones del transporte internacional y desarrollar los instrumentos adecuados basados en el mercado tan pronto como sea posible.

La ponente considera razonable que se dé al proceso de la OMI una nueva oportunidad, pero si no se firmara antes del 31 de diciembre de 2015 ningún acuerdo internacional que incluya compromisos de reducción de emisiones, la Comisión debería presentar una propuesta legislativa sobre instrumentos y reducción de emisiones.

La ponente estima que el calendario propuesto para la entrada en vigor y la aplicación del presente Reglamento es demasiado lento. Propone, por tanto, uno más rápido que refleje la importancia de que se adopten acciones con diligencia en asuntos relacionados con el clima.

La Comisión propone que los buques de pesca con un arqueo bruto superior a 5 000 sean excluidos del presente Reglamento. No se aportan razones para ello. La ponente sugiere que se elimine dicha excepción.

La ponente considera también que el Reglamento debe impulsar aquellos métodos de determinación de las emisiones que puedan facilitar datos precisos, y proporcionar incentivos claros para que se reduzcan las emisiones de los buques implicados. Por consiguiente, se propone que las empresas afectadas por el Reglamento deban ser capaces de elegir entre indicadores de caudal para los procesos de combustión y mediciones directas de las emisiones.

## ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

### Enmienda 1

#### Propuesta de Reglamento Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(1) El paquete de medidas sobre clima y energía<sup>17</sup>, **que preconiza** la contribución de todos los sectores de la economía, **incluido** el transporte marítimo internacional, a la reducción de emisiones, establece un mandato claro: «En el caso de que los Estados miembros no hayan adoptado, para el 31 de diciembre de 2011, ningún acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Comunidad no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la CMNUCC, la Comisión debe presentar una propuesta para 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. Esta propuesta debe minimizar cualquier repercusión negativa en la competitividad de la Comunidad, teniendo

##### *Enmienda*

(1) El paquete de medidas sobre clima y energía<sup>17</sup> **exige** la contribución de todos los sectores de la economía, **excepto** el transporte marítimo internacional, a la reducción de emisiones, **pero** establece un mandato claro: «En el caso de que los Estados miembros no hayan adoptado, para el 31 de diciembre de 2011, ningún acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Comunidad no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la CMNUCC, la Comisión debe presentar una propuesta para 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. Esta propuesta debe minimizar cualquier repercusión negativa en la competitividad de la Comunidad, teniendo

en cuenta los beneficios ambientales potenciales.».

---

<sup>17</sup> Decisión nº 406/2009/CE y Directiva 2009/29/CE.

en cuenta los beneficios ambientales potenciales.».

---

<sup>17</sup> Decisión nº 406/2009/CE y Directiva 2009/29/CE.

## **Enmienda 2**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 bis) El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión. De acuerdo con la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta del presente Reglamento, las emisiones de dióxido de carbono del transporte internacional de la UE aumentaron un 48 % entre 1990 y 2008.*

## **Enmienda 3**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 ter) En 2011, el Libro Blanco de la Comisión sobre el transporte estableció un objetivo de reducción de emisiones del transporte marítimo internacional de la Unión para 2050 de un 40 % respecto a los niveles de 2005.*

## **Enmienda 4**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

(2) En julio de 2011, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó una serie de medidas técnicas y operativas, en particular el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB), que suscitarán mejoras desde el punto de vista de la reducción del aumento previsto de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero que, por sí solos, no pueden generar las reducciones absolutas de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional que resultan necesarias para alcanzar el objetivo global de limitar a 2 °C el aumento de las temperaturas mundiales.

*Enmienda*

(2) En julio de 2011, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó una serie de medidas técnicas y operativas, en particular el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB), que suscitarán mejoras desde el punto de vista de la reducción del aumento previsto de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero que, por sí solos, no pueden generar las reducciones absolutas de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional que resultan necesarias para alcanzar el objetivo global de limitar a 2 °C el aumento de las temperaturas mundiales. ***Aun contabilizando estas medidas de la OMI, las previsiones del comercio mundial indican que las emisiones del transporte de la UE aumentarán un 51 % hasta 2050 respecto a los niveles de 2010, lo que muestra la necesidad de medidas adicionales.***

**Enmienda 5**

**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***

*Enmienda*

***suprimido***

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

## **Enmienda 6**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(24 bis) La Unión se ha abstenido de establecer objetivos de reducción para el transporte marítimo internacional a la espera de un acuerdo mundial. Un compromiso mundial sería preferible a una acción unilateral de la Unión, dado que un ámbito más amplio sería más eficaz para lograr una reducción de las emisiones.*

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 24 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(24 ter) La Unión no ha establecido aún los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> para el transporte marítimo internacional, dado que sería preferible llegar a un acuerdo mundial a este respecto en el marco de la OMI. No obstante, en caso de que no pueda alcanzarse un acuerdo a escala mundial antes de que finalice 2015, la Comisión Europea debe evaluar la posibilidad de crear un objetivo de la UE en lo referente a la reducción de CO<sub>2</sub> para el transporte marítimo internacional y posibles mecanismos de apoyo.*

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 25

*Texto de la Comisión*

*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 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.*

*suprimido*

## Enmienda 9

### Propuesta de Reglamento Considerando 26

*Texto de la Comisión*

*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 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*

*suprimido*

*(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 25 1 de 18.9.2012, p. 49.

## **Enmienda 10**

### **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.

## **Enmienda 11**

### **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*

*suprimido*



## Enmienda 12

### 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 abarcarán todas 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.

## Enmienda 13

### 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 5 000.

## Enmienda 14

### 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

#### *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.

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 15**

### **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*

## **Enmienda 16**

### **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*

## **Enmienda 17**

### **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*

## Enmienda 18

### 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.

## Enmienda 19

### 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;

## Enmienda 20

### Propuesta de Reglamento Artículo 9 – letra d

#### *Texto de la Comisión*

*d) la distancia recorrida;*

#### *Enmienda*

*suprimido*

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 9 – letra e**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*e) el tiempo transcurrido en el mar;*

*suprimido*

## **Enmienda 22**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*f) la carga transportada;*

*suprimido*

## **Enmienda 23**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*g) el transporte.*

*suprimido*

## **Enmienda 24**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 9 – párrafo 2 (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

## **Enmienda 25**

### **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;

## **Enmienda 26**

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

#### *Texto de la Comisión*

*g) la distancia total recorrida;*

#### *Enmienda*

*suprimido*

## **Enmienda 27**

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

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

*suprimido*

## **Enmienda 28**

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

#### *Texto de la Comisión*

*i) el transporte total;*

#### *Enmienda*

*suprimido*

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra j

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*j) la eficiencia energética media.*

*suprimido*

## Enmienda 30

### 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 **2017**, 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>** 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 31

### 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**

3. 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

*climático* declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.

conformidad con los anexos I y II.

### **Enmienda 32**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 2 – letra h**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

***suprimido***

### **Enmienda 33**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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.

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.

### **Enmienda 34**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 20 - apartado 1**

*Texto de la Comisión*

*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.

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.

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 **2015** y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

### **Enmienda 35**

#### **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;*

*suprimido*

### **Enmienda 36**

#### **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;*

*suprimido*

### **Enmienda 37**

#### **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;***

***suprimido***

### **Enmienda 38**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

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

### **Enmienda 39**

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

*Texto de la Comisión*

*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.**

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 **se compromete a proponer de inmediato la incorporación al Derecho comunitario de las disposiciones acordadas a nivel internacional.**

### **Enmienda 40**

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

**Artículo 23**

**suprimido**

**Delegación de poderes**

**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.**

*Justificación*

*En espera de un acuerdo internacional sobre la adopción de medidas a escala mundial, no se debe permitir a la Comisión que socave la labor de los legisladores a través de unos poderes delegados y unas competencias de ejecución demasiado importantes.*

**Enmienda 41**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 24**

**Artículo 24**

**suprimido**

**Ejercicio de la delegación**

**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.**

**2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 23 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de ningún acto delegado ya en vigor.**

**3. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.**

**4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 23 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de esas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.**

#### *Justificación*

*En espera de un acuerdo internacional sobre la adopción de medidas a escala mundial, no se debe permitir a la Comisión que socave la labor de los legisladores a través de unos poderes delegados y unas competencias de ejecución demasiado importantes.*

#### **Enmienda 42**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 25**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 25**  
**Actos de ejecución**

**suprimido**

**1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 8 de la Decisión 93/389/CE. Ese Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.**

**2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.**

#### *Justificación*

*En espera de un acuerdo internacional sobre la adopción de medidas a escala mundial, no se debe permitir a la Comisión que socave la labor de los colegisladores a través de unos poderes delegados y unas competencias de ejecución demasiado importantes.*

#### **Enmienda 43**

##### **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**.

#### **Enmienda 44**

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

###### *Texto de la Comisión*

[...]

###### *Enmienda*

**suprimido**

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y modificación del Reglamento (UE) nº 525/2013
<b>Referencias</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 4.7.2013
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 4.7.2013
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Marita Ulvskog 4.9.2013
<b>Fecha de aprobación</b>	9.1.2014
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 24 -: 14 0: 1
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Sandrine Bélier, Jean Lambert

22.1.2014

## OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

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))

Ponente de opinión: Brian Simpson

### BREVE JUSTIFICACIÓN

#### 1. Introducción

Según un informe elaborado en 2009 por un grupo de expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI), las emisiones generadas por el transporte marítimo internacional se han incrementado rápidamente en los últimos años y, si no se regulan, se prevé que aumenten hasta alcanzar 1 475 millones de toneladas en 2020, lo que equivaldría al 6 % del volumen mundial total de emisiones de CO<sub>2</sub>. En 2007, el transporte marítimo generó el 2,7 % del volumen mundial total de emisiones de CO<sub>2</sub>.

A escala europea, el volumen de las emisiones generadas por los buques que llegan a los puertos de la UE-27 o parten de los mismos alcanza el 30 % de las emisiones mundiales del transporte marítimo<sup>1</sup>. La Agencia Europea de Medio Ambiente también señala que el transporte marítimo en aguas europeas genera una parte importante de las emisiones de NO<sub>x</sub> (10-20 %), SO<sub>2</sub> (10-25 %) y PM<sub>2,5</sub> mundial (10-25 %), registrándose aproximadamente el 70 % de las emisiones mundiales en 400 km de costas. Diferentes estudios epidemiológicos han demostrado que las emisiones generadas por el transporte marítimo tienen consecuencias para la salud, y que aproximadamente 50 000 muertes al año se deben exclusivamente a la contaminación atmosférica que provoca el transporte marítimo<sup>2</sup>.

La introducción en 2011 por la OMI de la obligación de aplicar un «Índice de Eficiencia Energética de Proyecto» (EEDI) a determinadas categorías de buques nuevos, y de utilizar el

---

1 Informe técnico n° 4/2013 de la AEMA –The impact of international shipping on European air quality and climate forcing.

2 Véase [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf).

Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB) para la flota existente es un primer paso hacia la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo. No obstante, tal como reconoce la Comisión, estas medidas no bastarán para frenar la tendencia al incremento de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte marítimo, ni para alcanzar los objetivos de reducción establecidos en el Libro Blanco de la Comisión de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», a saber, un nivel de reducción en 2050 del 40 % (50 %, caso de ser factible) respecto de 2005.

## ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

### Enmienda 1

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 bis) En el Libro Blanco de 2011 de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte» se pide que, para 2050, las emisiones generadas por el transporte marítimo se reduzcan en un 40 % (50 %, caso de ser factible) respecto de los niveles de 2005, particularmente mediante la aplicación de los principios de «el usuario paga» y «quien contamina paga».*

### Enmienda 2

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(1 ter) En la Resolución del Parlamento sobre la Hoja de ruta hacia un espacio*

*único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible (2011/2096(INI)) se pide una «reducción uniforme en toda la UE en un 30 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de los contaminantes en el transporte marítimo, a la que contribuirán los acuerdos de la OMI sobre el Índice de eficiencia energética de diseño y el Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques» y «que todos los objetivos mencionados en este apartado se consideren prioritarios y, en consecuencia, se revisen anualmente».*

### Enmienda 3

#### Propuesta de Reglamento Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) Según datos facilitados por la OMI, el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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, ***o incluso conllevan beneficios netos para el sector***, ya que al reducirse el precio del combustible se compensan los gastos de inversión y explotación.

### Enmienda 4

#### 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

##### *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 por la que el establecimiento***



(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.

**de** 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 **constituya** 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 5

### 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 CO<sub>2</sub> 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 **únicamente** a las emisiones de CO<sub>2</sub> **en esta fase** 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

### 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 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. ***Debido al carácter internacional del transporte marítimo, un procedimiento coordinado a nivel internacional sería el método preferible y más eficaz para reducir las emisiones generadas por el transporte marítimo 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**

### **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.

*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 para reducir o prevenir tales emisiones.

Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

También deben cubrirse las emisiones 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, ***una vez que la Comisión haya garantizado que ningún tercer país ha expresado reservas.***

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(8 bis) Habida cuenta del ámbito de aplicación geográfico y de la consiguiente necesidad de realizar un seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> fuera de la jurisdicción de los Estados miembros, así como de la participación de empresas de transporte marítimo establecidas en todo el mundo, la Comisión debe informar a terceros países, de forma oportuna y razonable, acerca del sistema SNV con el fin de lograr la mayor aceptación internacional posible.***

## Enmienda 9

### 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

(11) El sistema SNV de la Unión debe ***permitir*** determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen el desarrollo de las

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.

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 10

### 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**, en particular **el Convenio MARPOL, anexo VI, el sistema SNV debe aplicarse a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 400.**

## Enmienda 11

### 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 el esfuerzo administrativo de propietarios y explotadores de buques, ***en esta fase*** las normas de seguimiento deben centrarse ***únicamente*** 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 12

### 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 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.  
***Una vez concluidos 2 períodos de notificación, la Comisión debe emitir recomendaciones sobre los métodos de seguimiento en relación con la exactitud,***

*la pertinencia para la reducción de las emisiones, la asequibilidad y la carga administrativa para la tripulación.*

## **Enmienda 13**

### **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) 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. *Si los avances tecnológicos futuros hiciesen posible una medición de otras sustancias relevantes para el cambio climático sin cargas adicionales considerables para los propietarios de los buques, dichas sustancias deben incluirse en el sistema SNV. La Comisión debe informar periódicamente al Parlamento Europeo en intervalos de 2 años acerca de los avances tecnológicos.*

## **Enmienda 14**

### **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

#### *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>.

---

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

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 otras partes interesadas del sector datos específicos sobre la ruta con el fin de garantizar la eliminación de las barreras en el mercado y una recompensa para los buques más eficientes.*** 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.

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 23

#### *Texto de la Comisión*

(23) El Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático<sup>22</sup>, debe modificarse para que prevea requisitos en materia de seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo por los Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.

---

<sup>22</sup> DO L 165 de 18.6.2013, p. 13-40.

#### *Enmienda*

(23) El Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático<sup>22</sup>, debe modificarse para que prevea requisitos en materia de seguimiento y notificación ***exclusivamente*** de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo por los Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.

---

<sup>22</sup> DO L 165 de 18.06.2013, p. 13-40.

## Enmienda 16

### 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 pertinente información sobre la aplicación del presente Reglamento, y 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.

#### *Enmienda*

(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. Si se alcanza un acuerdo sobre un sistema SNV de alcance mundial, la Comisión ha de revisar el sistema de la Unión para adaptarlo al sistema mundial.

## Enmienda 17

### 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 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. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe

#### *Enmienda*

(25) Para garantizar la utilización de las mejores prácticas y datos científicos disponibles, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en relación con la revisión, ***en esta fase***, de determinados aspectos técnicos del seguimiento y notificación ***únicamente*** 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. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos



garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

## Enmienda 18

### 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 *únicamente* 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 19

### 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

#### *Enmienda*

(29) El presente Reglamento debe entrar en vigor el 1 de julio de **2017** 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.

permitan la aplicación efectiva del presente Reglamento antes del 1 de enero de **2022**, fecha de inicio del primer período de notificación.

### *Justificación*

*Conviene dejar tiempo suficiente para que se resuelva la crisis económica actual antes de adoptar medidas demasiado exigentes en términos de burocracia. También se debe dejar tiempo suficiente al próximo Parlamento Europeo y a la próxima Comisión para examinar los textos y, en su caso, modificarlos antes de su aplicación.*

## **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 (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 ***en esta fase únicamente*** de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), ***por ser, con diferencia, el principal gas de efecto invernadero emitido por el transporte marítimo***, 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 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 **5000**, en lo relativo a las emisiones que generen durante sus viajes desde el último

#### *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

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.

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.

### *Justificación*

*El Derecho internacional, particularmente el Convenio MARPOL, anexo VI, se aplica a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 400. Además, los buques con un arqueo de 500 son, con frecuencia, transbordadores de pasajeros que cubren, por ejemplo, las rutas costeras y entre las islas. Por tanto, también deberían estar cubiertos esos buques.*

## **Enmienda 22**

### **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 **únicamente** de CO<sub>2</sub> a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;

## **Enmienda 23**

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

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***l bis) «clase de hielo», denominación asignada al buque por la administración o por una organización reconocida por la misma que demuestre que el buque ha sido diseñado para navegar por el hielo marino.***

## Enmienda 24

### 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 dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)* resultantes de la combustión de combustibles. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.

## Enmienda 25

### 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.

#### *Justificación*

*A la vista del firme compromiso de las instituciones de la UE en favor de la ampliación en 2013 al sector del transporte marítimo del régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, es inaceptable que se fije un calendario que no permita la adopción de medidas concretas a corto plazo.*

## Enmienda 26

### Propuesta de Reglamento Artículo 2 – 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 27**

**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 hielo del buque** y el nombre de su propietario;

**Enmienda 28**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 6 – apartado 3 – letra h – inciso iii bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**iii bis) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo invertido navegando por hielo;**

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. Las empresas utilizarán **planes de seguimiento** normalizados **basados en modelos**. **Las normas técnicas por las que se establecen** los modelos de los planes de seguimiento a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos **de ejecución**; La Comisión adoptará esos actos **de ejecución** de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, **apartado 2**, del presente Reglamento.

#### *Enmienda*

4. Las empresas utilizarán **modelos** normalizados **para presentar sus planes de seguimiento**. **La presentación y el contenido de** los modelos de los planes de seguimiento a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos **delegados**. **Los modelos serán lo más sencillos posible y no generarán burocracia inútil**. La Comisión adoptará esos actos **delegados** de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 24 del presente Reglamento.

## Enmienda 30

### 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 **2006**, 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, en el transporte de líneas de muy corta distancia, por mes—** 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 31

### 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 de llegada y salida de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro **—o, en el transporte de líneas de corta distancia, en función de cada mes—**, y según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

**Enmienda 32**

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

*Texto de la Comisión*

c) el CO<sub>2</sub> emitido;

*Enmienda*

c) **únicamente el** CO<sub>2</sub> emitido;

**Enmienda 33**

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

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

e) **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;**

**Enmienda 34**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*f) la carga transportada;*

*suprimida*

### **Enmienda 35**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*g bis) la fecha y hora de comienzo y final de los períodos en cuyo curso se haya interrumpido el seguimiento debido a situaciones de urgencia o peligro, como las operaciones de salvamento.*

*Justificación*

*No se deberían tomar en consideración las situaciones de urgencia y peligro.*

### **Enmienda 36**

#### **Propuesta de Reglamento Artículo 9 - apartado 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, 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.*

### **Enmienda 37**

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



*Texto de la Comisión*

b) el CO<sub>2</sub> total emitido;

*Enmienda*

b) **únicamente** el CO<sub>2</sub> total emitido;

**Enmienda 38**

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

**Enmienda 39**

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

**Enmienda 40**

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

## Enmienda 41

### 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) **únicamente** 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 42

### 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.

## Enmienda 43

### Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 3 – letra a – inciso iii bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**iii bis) la clase de hielo del buque,**

## Enmienda 44

### Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. El informe de emisiones a que se refiere el artículo 11 se presentará utilizando sistemas automatizados **y formatos de intercambio de datos completados, así como** modelos electrónicos.

#### *Enmienda*

1. **Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas,** el informe de emisiones a que se refiere el artículo 11 se presentará utilizando sistemas automatizados, **normas relativas al** intercambio de datos y modelos electrónicos.

## Enmienda 45

### Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. **Las normas técnicas por las que se establecen los formatos de** intercambio de datos y los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos **de ejecución**. La Comisión adoptará esos actos **de ejecución** de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, **apartado 2**, del presente Reglamento.

#### *Enmienda*

2. **Las modalidades de presentación de datos a la Comisión, incluidas las normas relativas al** intercambio de datos y **los formatos de** los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos **delegados**. La Comisión adoptará esos actos **delegados** de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 24 del presente Reglamento.

## Enmienda 46

### Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4. El verificador informará sin demora a la Comisión y a la autoridad del Estado de abanderamiento de la emisión de todo documento de conformidad, y transmitirá la información a que se refiere el apartado 2 utilizando sistemas automatizados **y formatos completados de**

#### *Enmienda*

4. El verificador informará sin demora a la Comisión y a la autoridad del Estado de abanderamiento de la emisión de todo documento de conformidad, y transmitirá la información a que se refiere el apartado 2 utilizando sistemas automatizados, **las normas relativas al**

intercambio de datos, *incluidos* los modelos electrónicos establecidos por la Comisión de acuerdo con el procedimiento previsto en el presente Reglamento.

intercambio de datos y los modelos electrónicos establecidos por la Comisión de acuerdo con el procedimiento previsto en el presente Reglamento.

## Enmienda 47

### Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

5. Las normas técnicas *por las que se establecen los formatos de* intercambio de datos y los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 4 se determinarán por medio de actos *de ejecución*. La Comisión adoptará esos actos *de ejecución* de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, *apartado 2*, del presente Reglamento.

#### *Enmienda*

5. *Las modalidades de presentación de datos a la Comisión, incluidas* las normas *relativas al* intercambio de datos y *los formatos de* los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 4 se determinarán por medio de actos *delegados*. La Comisión adoptará esos actos *delegados* de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 24 del presente Reglamento.

## Enmienda 48

### Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 1

#### *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.

## Enmienda 49

### 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 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 **2015** y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior.

**Enmienda 50**

**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 **datos agregados sobre** 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 51**

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

*Texto de la Comisión*

a) identidad del buque (nombre, número de

*Enmienda*

a) identidad del buque (nombre, número de

matrícula OMI y puerto de matrícula);

matrícula OMI, puerto de matrícula y *clase de hielo del buque*);

## Enmienda 52

### Propuesta de Reglamento Artículo 21 – párrafo 2 – letra d

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

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

## Enmienda 53

### Propuesta de Reglamento Artículo 22 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. La Comisión informará con periodicidad a la OMI y a otros órganos internacionales pertinentes de la aplicación del presente Reglamento con *vistas a facilitar el desarrollo de normas internacionales* en la OMI sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

*Enmienda*

1. La Comisión informará con periodicidad a la OMI y a otros órganos internacionales pertinentes de la aplicación del presente Reglamento con *la intención de adaptarlo a los progresos* en la OMI sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

## Enmienda 54

### 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*

*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 conformidad con la normativa internacional pertinente*

*modificaciones oportunas.*

*fijada por la OMI.*

## **Enmienda 55**

### **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 *otorgan* a la Comisión *los poderes para* adoptar actos delegados *con arreglo al artículo 24 en lo referente a la modificación del anexo I para adaptar los métodos de seguimiento al progreso científico y técnico y a las normas internacionalmente aceptadas con el fin de mejorar la fiabilidad, validez y exactitud de los datos sobre emisiones.*

*Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 en lo referente a la modificación del anexo II para precisar y adaptar los métodos de seguimiento de la información relevante para el clima al progreso científico y técnico y a las normas internacionalmente aceptadas con el fin de mejorar la fiabilidad, validez y exactitud de los datos sobre emisiones.*

## **Enmienda 56**

### **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. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos **12 bis**, 15, 16 y 23 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del **[dd/mm/yyyy][fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]**. **La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

**Enmienda 57**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 24 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2. La delegación de poderes a que se refiere **el artículo 23** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de ningún acto delegado ya en vigor.

*Enmienda*

2. La delegación de poderes mencionada en **los artículos 12 bis, 15, 16 y 23** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de ningún acto delegado ya en vigor.

**Enmienda 58**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 24 – apartado 4**



*Texto de la Comisión*

4. Los actos delegados adoptados en virtud **del artículo 23** entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de esas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Enmienda*

4. Los actos delegados adoptados en virtud **de los artículos 12 bis, 15, 16 y 23** entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

**Enmienda 59**

**Propuesta de Reglamento  
Artículo 27 – apartado 1**

*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**.

*Justificación*

*Para preparar la aplicación del presente Reglamento en 2015, se necesita tiempo suficiente para preparar las disposiciones correspondientes.*

**Enmienda 60**

**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

*Enmienda*

Este método se basa en la cantidad y el tipo de combustible que figuran en la BDN (**si se dispone de ello**), 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

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.

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.

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y modificación del Reglamento (UE) nº 525/2013
<b>Referencias</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 4.7.2013
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 4.7.2013
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Michael Cramer 11.9.2013
<b>Examen en comisión</b>	14.11.2013      20.1.2014
<b>Fecha de aprobación</b>	21.1.2014
<b>Resultado de la votación final</b>	+:                    28 -:                    11 0:                    3
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Vittorio Prodi

## PROCEDIMIENTO

<b>Título</b>	Seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y modificación del Reglamento (UE) nº 525/2013	
<b>Referencias</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)	
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	28.6.2013	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 4.7.2013	
<b>Comisión(es) competente(s) para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 4.7.2013	TRAN 4.7.2013
<b>Ponente(s)</b> Fecha de designación	Theodoros Skylakakis 5.9.2013	
<b>Examen en comisión</b>	28.11.2013	22.1.2014
<b>Fecha de aprobación</b>	30.1.2014	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 44 -: 6 0: 5	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
<b>Fecha de presentación</b>	31.1.2014	