



2021/0210(COD)

20.6.2022

OPINIÓN

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

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Ponente de opinión: Tiemo Wölken

(*) Comisión asociada – artículo 57 del Reglamento interno

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

El transporte marítimo es responsable de entre el 3 y el 4 % de las emisiones de CO₂ de la Unión. Si bien la transición hacia tecnologías de emisión cero se ha acelerado en otros sectores, todavía no se ha definido el camino del sector del transporte marítimo hacia el objetivo de cero emisiones de aquí a 2050. El Sexto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC) ha puesto en evidencia la urgencia cada vez mayor de que todos los sectores aceleren su descarbonización a fin de cumplir los objetivos de la Unión en virtud del Acuerdo de París. En vista de que quedan menos de treinta años y teniendo en cuenta la larga vida útil de los buques, es necesario adoptar ahora las medidas correctas para alcanzar este objetivo.

Iniciativa «FuelEU Maritime»: fomento de la innovación y creación de nuevos empleos

Empiezan a estar disponibles nuevas tecnologías y combustibles que ya se están integrando en otros sectores. El transporte marítimo debe realizar una transición similar hacia los combustibles renovables a fin de poder beneficiarse de nuevas oportunidades industriales. La transición puede reportar beneficios tanto a las industrias innovadoras de Europa como a la mano de obra existente que realiza un trabajo importante para la economía en el sector marítimo de la Unión. La evaluación de impacto de la Comisión elaborada para este Reglamento ha confirmado que la evolución de las tecnologías puede aportar beneficios tanto a los trabajadores como a las empresas, al atraer nuevas inversiones.

Al mismo tiempo, la necesidad de mejorar las competencias exige inversiones considerables en formación y certificación de constructores navales y marineros, dado que los programas de formación y educación no incluyen actualmente formación sobre el manejo de nuevas tecnologías ni tampoco la exigen las normativas vigentes. El perfeccionamiento y el reciclaje profesionales de los trabajadores del sector de la construcción naval y la tecnología marítima van a cobrar una mayor importancia, en particular en lo relativo a las competencias verdes y digitales. El Pacto por las Capacidades de la Unión para este sector debe garantizar que las partes interesadas, incluidos los empleadores, los sindicatos, las universidades y los proveedores de formación profesional, puedan preparar a los trabajadores para los futuros avances tecnológicos y velar por que ningún trabajador ni ninguna región se queden atrás. Asimismo, un diálogo social de calidad a todos los niveles y el respeto de la Directiva de la Unión relativa a los comités de empresa europeos son esenciales para lograr una transición justa hacia una industria del transporte marítimo innovadora con empleos de calidad.

Elegir los instrumentos correctos para incentivar la expansión de las tecnologías sostenibles

En la estrategia del hidrógeno de la Unión se considera que el transporte marítimo es uno de los sectores principales para la expansión del hidrógeno renovable. Puesto que el transporte marítimo tiene que competir por unos suministros de hidrógeno renovable limitados con otros sectores en los que es posible el despliegue de soluciones más eficientes, como la electrificación directa, deben establecerse medidas adicionales para promover la utilización de carburantes renovables de origen no biológico en el sector marítimo. De lo contrario, una demanda considerable en otros sectores podría desviar los combustibles necesarios del sector del transporte marítimo y crear un bloqueo debido a los efectos de la dependencia histórica.

Por lo tanto, el ponente propone introducir una cuota mínima para los carburantes renovables de origen no biológico como instrumento para el fomento de la innovación. La Comisión reconoce que esta opción política repercutiría positivamente en las industrias del transporte marítimo, la construcción naval y los equipos marinos. A fin de garantizar el suministro, el ponente propone la introducción de la misma obligación para los proveedores de combustible en los puertos.

La Comisión concluye que, incluso con instrumentos combinados, los principales beneficios del impulso de la innovación solo se producirán después del año 2030. Para tener esto en cuenta, el ponente propone reforzar los objetivos y ampliar el ámbito de aplicación, también en lo que respecta a la obligación de uso del suministro de electricidad en puerto. Es necesario impulsar la innovación ahora, tanto para alcanzar nuestros objetivos climáticos como para mejorar la competitividad de la industria de la construcción naval europea.

El ponente propone centrar los instrumentos políticos en los carburantes renovables de origen no biológico, sin incentivar unas tecnologías en particular. En lo que respecta a los biocarburantes, el ponente no comparte el optimismo de la Comisión en relación con su escalabilidad, dado que el sumidero de carbono de la Unión debe aumentar al mismo tiempo. Hacer hincapié en los carburantes renovables de origen no biológico también conlleva otras ventajas, como la reducción de la fuga de metano.

La Unión como pionera de la descarbonización del transporte marítimo: incentivar la acción por el clima a nivel internacional

Este Reglamento tiene una dimensión internacional importante. En la Organización Marítima Internacional (OMI) se está debatiendo actualmente sobre la estrategia internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. La Comisión Europea y todos los Estados miembros de la Unión han refrendado la evaluación según la cual es esencial alcanzar un nivel de emisiones de gases de efecto invernadero cero en el transporte marítimo internacional de aquí a 2050 para seguir teniendo al alcance los objetivos de temperatura del Acuerdo de París. A fin de aumentar la ambición internacional e incentivar el desarrollo de corredores marítimos verdes, el ponente propone ampliar la aplicación de este Reglamento a todo el ámbito de los viajes internacionales.

Para prevenir el fraude en relación con el suministro internacional de hidrógeno y combustibles derivados del hidrógeno y para facilitar el comercio internacional de hidrógeno sostenible, la Unión debe acelerar sus esfuerzos relativos a las normas internacionales en materia de hidrógeno sostenible y toda la documentación, certificación y control del hidrógeno sostenible. Asimismo, es necesario promover urgentemente sistemas de seguimiento y verificación sólidos para los biocarburantes y los carburantes renovables de origen no biológico en el seno de la OMI y otras organizaciones internacionales.

ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON EL PONENTE

La lista siguiente se elabora con carácter totalmente voluntario y bajo la exclusiva responsabilidad del ponente.

El ponente ha recibido aportaciones de las siguientes organizaciones o personas durante la preparación del proyecto de opinión:

Organización o persona
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agencia für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
Asociación de Armadores de la Comunidad Europea
Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente
IndustriAll Global Union
Consejo Internacional sobre Transporte Limpio
Coalición Getting to Zero
Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO)
SEA-LNG LTD

ENMIENDAS

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

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) El transporte marítimo representa alrededor del 75 % del comercio exterior de la UE y el 31 % del comercio interior de la UE en términos de volumen. Al mismo tiempo, el tráfico de buques hacia o desde los puertos del Espacio Económico Europeo representa aproximadamente el 11 % de todas las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4 % del total de las emisiones de CO₂ de la UE. Anualmente, 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de los Estados miembros, incluidos unos 14 millones en buques de crucero. Por lo tanto, el transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea. *El mercado del transporte marítimo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de la Unión y fuera de ella, para lo que es indispensable la igualdad de condiciones. La estabilidad y prosperidad del mercado del transporte marítimo y sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado en el que los operadores de transporte marítimo, los puertos y otros agentes del sector puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones del mercado, se corre el riesgo de poner a los operadores de buques o puertos en situación de desventaja en comparación con los competidores del sector del transporte marítimo o de otros sectores del transporte. A su vez, esto puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte marítimo y a una pérdida de conectividad para los ciudadanos y las empresas.*

Enmienda

(1) El transporte marítimo representa alrededor del 75 % del comercio exterior de la UE y el 31 % del comercio interior de la UE en términos de volumen. Al mismo tiempo, el tráfico de buques hacia o desde los puertos del Espacio Económico Europeo representa aproximadamente el 11 % de todas las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4 % del total de las emisiones de CO₂ de la UE, ***teniendo la contaminación procedente de los gases de efecto invernadero un particular efecto sobre los ecosistemas marinos y costeros y la biodiversidad marina, así como sobre la salud humana. Se espera que las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo tanto a nivel mundial como europeo aumenten, a menos que se adopten nuevas acciones, entre un 90 % y un 130 % con respecto a las emisiones de 2008 y un 86 % en comparación con los niveles de 1990 de aquí a 2050^{1 bis}.*** Anualmente, 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de los Estados miembros, incluidos unos 14 millones en buques de crucero. Por lo tanto, el transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea; ***no obstante, su impacto medioambiental y climático debe tratarse con rapidez. Todos los sectores de la economía deben contribuir a la rápida reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la senda hacia un nivel de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero, a más tardar, de aquí a 2050, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119^{1 ter} del Parlamento Europeo y del Consejo. Por lo***

tanto, es esencial que la Unión establezca una vía ambiciosa para una rápida transición ecológica del sector marítimo, lo que contribuiría a mantener y seguir promoviendo su liderazgo mundial y su ventaja competitiva en las tecnologías, servicios y soluciones ecológicos en el sector, así como a cuidar la salud de los ciudadanos y a disminuir el estrés de los ecosistemas marinos mediante la reducción del ruido y la contaminación del aire y del agua.

1 bis Cuarto estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero en 2020, Organización Marítima Internacional, Londres, 2021

1^{er} DO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El presente Reglamento, a la vez que reconoce el impacto negativo del cambio climático, y especialmente del transporte marítimo, en los océanos, los ecosistemas y la biodiversidad marina, así como en la vulnerabilidad de las regiones costeras, debe tener en cuenta el Informe especial sobre el océano y la criosfera en un clima cambiante del GIECC^{1 bis}, y estar en consonancia con el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo^{1^{er}}, así como con los objetivos acordados por la Misión Starfish 2030: restore our Ocean and Waters» (Misión Estrella de Mar 2030: restaurar nuestros océanos y aguas)^{1^{quater}};

^{1 bis} Informe especial del GIECC sobre el océano y la criosfera en un clima cambiante, 2019. Naciones Unidas, Acuerdo de París, 2015.

^{1 ter} Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

^{1 quater} Comisión Europea, Dirección General de Investigación e Innovación, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A., y otros, «Mission Starfish 2030: restore our ocean and waters» (Misión Estrella de Mar 2030: restaurar nuestros océanos y aguas), Oficina de Publicaciones, 2020.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) El sector marítimo emplea a 2 millones de europeos y contribuye con 149 000 millones EUR a la economía. Por cada millón de euros generado en el sector del transporte marítimo se generan 1,8 millones EUR en otros ámbitos de la economía de la Unión^{1 bis}.

^{1 bis} Informe de la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (El valor económico del sector marítimo de la UE), 2020.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quater) Una transición satisfactoria hacia un transporte marítimo con cero emisiones requiere un enfoque integral y un entorno propicio para estimular la innovación, tanto en lo que respecta a los buques como a los puertos. Este entorno propicio supone inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, medidas tecnológicas y operativas para aumentar la eficiencia energética de los buques y el despliegue de combustibles y tecnologías de propulsión alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, que son producidos a partir de fuentes renovables y de tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluida la necesaria infraestructura de repostaje y recarga en los puertos. Debe crearse un Fondo para los Océanos para mejorar la eficiencia energética de los buques y apoyar las inversiones destinadas a contribuir a la descarbonización del transporte marítimo, también en el transporte marítimo de corta distancia y los puertos. Paralelamente, los ingresos también deberían utilizarse para apoyar la formación, el reciclaje profesional y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores a lo largo de toda la cadena de valor del sector marítimo, incluidos los astilleros, con el fin de dotarlos de las competencias y tecnologías respetuosas con el medio ambiente necesarias para la transición. El 20 % de los ingresos anuales generados por el pago de sanciones debe destinarse a contribuir a la protección, recuperación y mejora de la gestión de los ecosistemas marinos.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Para reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París y establecer las medidas que deben adoptarse para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, y para traducir el compromiso político en una obligación jurídica, la Comisión adoptó la propuesta (modificada) de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima»)¹⁹, así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»²⁰. Esto también integra el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan diversos instrumentos políticos complementarios para fomentar el *uso de combustibles renovables* y combustibles *hipocarbónicos* producidos de forma sostenible, en particular en el sector del transporte marítimo. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe producirse *de aquí a 2030* a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después.

Enmienda

(2) Para reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París y establecer las medidas que deben adoptarse para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 *a más tardar*, y para traducir el compromiso político en una obligación jurídica, la Comisión adoptó la propuesta (modificada) de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima»)¹⁹, así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»²⁰. Esto también integra el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan diversos instrumentos políticos complementarios para *mejorar la eficiencia energética y operativa del sector y promover la rápida adopción de los combustibles renovables, a la vez que se respeta el principio de neutralidad tecnológica. Es esencial fomentar la innovación y apoyar la investigación para la innovación emergente y futura, como los combustibles alternativos emergentes, el diseño ecológico, los materiales de origen biológico y la propulsión eólica a través de la construcción de alas gruesas y rígidas para veleros, al tiempo que se fomenta* el uso de combustibles renovables producidos de forma sostenible, en particular en el sector del transporte marítimo. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe producirse *y apoyarse tan pronto como sea posible para asegurar que la Unión esté en buen camino para alcanzar sus objetivos energéticos y climáticos de 2030, así como la neutralidad climática antes de*

2050, a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

²⁰ COM(2020) 562 final.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

²⁰ COM(2020) 562 final.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) El metano es un potente gas de efecto invernadero, ochenta veces más potente que el CO₂ en un período de veinte años, lo que lo convierte en el segundo gas de efecto invernadero más importante, contribuyendo aproximadamente a una cuarta parte del calentamiento global que se experimenta en la actualidad. Además, es un precursor del ozono troposférico (O₃), que es un importante contaminante. Las trayectorias modelizadas en el Informe especial sobre el calentamiento global de 1,5 °C del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), el Sexto Informe de Evaluación del GIECC y la evaluación global del metano de 2021 del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que limitan el calentamiento global a 1,5 °C con un rebasamiento nulo o limitado, implican reducciones sustanciales de las emisiones de metano. Por tanto, para poder determinar adecuadamente los efectos de forzamiento climático a corto plazo del metano y, por tanto, contabilizar con precisión el impacto climático del uso de gas natural licuado fósil en el sector del transporte marítimo en el plazo previsto de ejecución del presente Reglamento, la utilización de un valor del potencial de calentamiento global (PCG) del metano a lo largo de un

horizonte temporal de veinte años (PCG20) se considera más apropiado que a lo largo de un plazo de cien años.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) Teniendo en cuenta sus diferentes puntos de partida, los Estados miembros deben recibir apoyo para mejorar su capacidad de introducir cambios en las políticas relativas a los combustibles de uso marítimos sostenibles.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

Enmienda

(3) En el contexto de la transición de los carburantes a los combustibles renovables *y los hipocarbónicos* y a fuentes de energía sustitutorias, es esencial garantizar el correcto funcionamiento y la competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE en lo que respecta a los combustibles para uso marítimo, que representan una parte sustancial de los costes de los operadores de buques. Las diferencias en los requisitos de combustible entre los Estados miembros de la Unión *pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques y afectar negativamente a la competencia en el mercado. Debido al carácter internacional del transporte marítimo, los operadores de buques pueden abastecerse fácilmente en terceros países y transportar grandes cantidades de combustible. Esto*

(3) En el contexto de la transición de los carburantes a los combustibles renovables *sostenibles* y a fuentes de energía sustitutorias, es esencial garantizar el correcto funcionamiento y la competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE en lo que respecta a los combustibles para uso marítimo, que representan una parte sustancial de los costes de los operadores de buques *(por lo general, entre el 35 y el 53 % de las tarifas de transporte marítimo)*. Las diferencias en los requisitos de combustible entre los Estados miembros de la Unión la disponibilidad de combustibles renovables en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de un Estado miembro va acompañada de requisitos para su uso que se apliquen a todos los operadores de buques que lleguen a puertos que se encuentren bajo la jurisdicción de

puede dar lugar a fugas de carbono y afectar negativamente a la competitividad del sector si la disponibilidad de combustibles renovables ***y de combustibles hipocarbónicos*** en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de un Estado miembro ***no*** va acompañada de requisitos para su uso que se apliquen a todos los operadores de buques que lleguen a puertos que se encuentren bajo la jurisdicción de los Estados miembros y salgan de ellos. El presente Reglamento debe establecer medidas para garantizar que la penetración de los combustibles renovables ***y los hipocarbónicos*** en el mercado de los combustibles para uso marítimo se produzca en condiciones de competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE.

los Estados miembros y salgan de ellos. El presente Reglamento debe establecer medidas para garantizar que la penetración de los combustibles renovables en el mercado de los combustibles para uso marítimo se produzca en condiciones de competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) El sector marítimo se caracteriza por una feroz competencia internacional, y las notables diferencias en las cargas normativas entre distintos Estados de abanderamiento han exacerbado las prácticas no deseadas, tales como los cambios de registro de buques. La naturaleza intrínsecamente mundial del sector subraya la importancia de un entorno regulador favorable, lo que constituye una condición previa para atraer nuevas inversiones y salvaguardar la competitividad de los puertos, los armadores y los operadores europeos.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 4

(4) Con el fin de producir un efecto en todas las actividades del sector del transporte marítimo, es conveniente que el presente Reglamento cubra **una parte de** los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un tercer país. Así pues, el presente Reglamento debe aplicarse a la **mitad** de la energía utilizada por un buque que realice viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la **mitad** de la energía utilizada por un buque que realice viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la totalidad de la energía utilizada por un buque que realice viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a la energía utilizada en el atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. ***Esta cobertura de una parte de la energía utilizada por un buque en viajes entrantes y salientes entre la Unión y terceros países garantiza la eficacia del presente Reglamento, en particular al aumentar el impacto positivo de dicho marco en el medio ambiente. Al mismo tiempo,*** dicho marco limita el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. A fin de garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo, la igualdad de condiciones entre los operadores de transporte marítimo y entre los puertos, y evitar distorsiones en el mercado interior, todos los viajes con destino u origen en puertos bajo jurisdicción de los Estados miembros, así como la estancia de los buques en dichos puertos, deben estar cubiertos por normas uniformes contenidas

(4) Con el fin de producir un efecto en todas las actividades del sector del transporte marítimo, es conveniente que el presente Reglamento cubra **todos** los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un tercer país. Así pues, el presente Reglamento debe aplicarse a la **totalidad** de la energía utilizada por un buque que realice viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la **totalidad** de la energía utilizada por un buque que realice viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la totalidad de la energía utilizada por un buque que realice viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a la energía utilizada en el atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Dicho marco limita el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. A fin de garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo, la igualdad de condiciones entre los operadores de transporte marítimo y entre los puertos, y evitar distorsiones en el mercado interior, todos los viajes con destino u origen en puertos bajo jurisdicción de los Estados miembros, así como la estancia de los buques en dichos puertos, deben estar cubiertos por normas uniformes contenidas en el presente Reglamento.

en el presente Reglamento.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) El Reglamento sobre FuelEU Maritime debe atenerse rigurosamente a la propuesta de Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos), la propuesta de revisión de la Directiva 2003/87/CE (RCDE UE), la Directiva XXXX-XXX (Directiva sobre fuentes de energía renovables) y la propuesta de revisión de la Directiva 2003/96/CE (Directiva sobre fiscalidad de la energía), y ser coherente con todos estos instrumentos, con el fin de garantizar un marco legislativo coherente para el ecosistema del transporte marítimo que contribuya a un gran incremento de la producción de combustibles alternativos, garantice la implantación de las infraestructuras necesarias e incentive el uso de estos combustibles en una proporción cada vez mayor de los buques.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Hay que señalar que un umbral de arqueo bruto de 5 000 toneladas puede dar lugar en la práctica a efectos adversos no deseados, ya que no incentiva a los buques más pequeños a reducir sus emisiones, y puede provocar la sustitución de un buque por encima del umbral por varios más pequeños, lo que tiene como consecuencia una falta de igualdad de

condiciones, así como un impacto negativo en las emisiones de CO₂ y en el medio ambiente.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La persona u organización responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque por parte del armador y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. ***Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la Organización Marítima Internacional (OMI). En virtud del principio de «quien contamina paga», la empresa naviera podría tener un acuerdo contractual con la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a la intensidad de las emisiones de GEI del buque responsable de los costes de conformidad con arreglo al presente Reglamento. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.***

Enmienda

(6) La persona u organización responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque por parte del armador y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. ***No obstante, la empresa naviera no siempre es responsable de la adquisición del combustible o de las decisiones operativas que afectan a la intensidad de las emisiones de GEI de la energía del buque. Estas responsabilidades pueden recaer en una entidad distinta de la empresa naviera en virtud de un acuerdo contractual. En tal caso, con el fin de ejecutar debidamente el principio de «quien contamina paga» y alentar la adopción de combustibles más limpios, es importante que se incluya una cláusula vinculante en tales acuerdos a efectos de trasladar a dicha entidad los costes con arreglo al presente Reglamento, y en concreto, las sanciones relacionadas con un desempeño deficiente del buque, y que esta cláusula establezca que la entidad responsable de la explotación del buque reembolse a la empresa naviera las sanciones impuestas. A este respecto, la explotación del buque supone la***

determinación de la carga transportada, el itinerario (incluidos los puertos de escala), el trayecto y/o la velocidad del buque.

²¹ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

²¹ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Con el fin de limitar la carga administrativa, en particular la de los operadores más pequeños, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de madera de construcción primitiva ni a los buques no propulsados por medios mecánicos y centrarse en los buques de arqueo bruto superior a **5 000** toneladas. ***Aunque estos últimos*** buques representan solo aproximadamente el 55 % de todos los buques que hacen escala en puertos con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, ***son responsables del 90 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) del sector marítimo.***

Enmienda

(7) Con el fin de limitar la carga administrativa, en particular la de los operadores más pequeños, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de madera de construcción primitiva ni a los buques no propulsados por medios mecánicos y centrarse en los buques de arqueo bruto superior a **400** toneladas, ***dado que los buques de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas*** representan solo aproximadamente el 55 % de todos los buques que hacen escala en puertos con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, ***y debe evitar incentivar las burlas del sistema mediante la construcción de buques ligeramente inferiores al umbral. La ampliación de este ámbito debe fomentar también el desarrollo y la aplicación de las innovaciones tecnológicas para los buques de tamaño medio.***

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) El desarrollo y despliegue de **nuevos** combustibles y soluciones energéticas requiere un enfoque coordinado para adecuar la oferta, la demanda y el suministro de infraestructuras de distribución adecuadas. Aunque el actual marco regulador europeo ya aborda parcialmente la producción de combustible con la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo²² y la distribución con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, también es necesario un instrumento que establezca niveles cada vez mayores de demanda de combustibles de uso marítimo renovables y **con bajas emisiones de carbono**.

²² Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

²³ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Enmienda

(8) El desarrollo y despliegue de combustibles y soluciones energéticas **renovables y sostenibles** requiere un enfoque coordinado para adecuar la oferta, la demanda y el suministro de infraestructuras de distribución adecuadas. Aunque el actual marco regulador europeo ya aborda parcialmente la producción de combustible con la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo²² y la distribución con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, también es necesario un instrumento que establezca niveles cada vez mayores de demanda de combustibles de uso marítimo renovables y **de su suministro por parte de proveedores de combustible individuales para garantizar una cobertura suficiente de estos combustibles**.

²² Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

²³ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Texto de la Comisión

(9) Si bien instrumentos como la tarificación del carbono ***o los objetivos sobre la intensidad de emisiones de CO2 de la actividad promueven*** mejoras en la eficiencia energética, no son adecuados para lograr ***un cambio significativo hacia combustibles renovables*** y combustibles ***hipocarbónicos*** a corto y medio plazo. Por lo tanto, es necesario un enfoque regulador específico dedicado a la implantación de combustibles para uso marítimo renovables ***y con bajas emisiones*** de carbono y de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad.

Enmienda

(9) Si bien instrumentos como la tarificación del carbono ***pueden promover algunas*** mejoras en la eficiencia energética ***y operativa***, no son adecuados para lograr ***una adopción significativa de medidas de eficiencia energética y operativa ni un cambio hacia*** combustibles ***renovables*** a corto y medio plazo. Por lo tanto, es necesario un enfoque regulador específico dedicado a ***estimular medidas de eficiencia energética y operativa así como*** la implantación de combustibles para uso marítimo renovables y de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad.

Enmienda 17

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) En línea con el principio de primacía de la eficiencia energética, el presente Reglamento adopta un enfoque integrado mediante la introducción de objetivos de eficiencia energética, de modo que se requiera el mínimo de energía para las diversas actividades marítimas, además de mediante el fomento del cambio a combustibles renovables sostenibles. Un objetivo de reducción de emisiones por transporte efectuado estimulará a los armadores y explotadores comerciales a aplicar las medidas de eficiencia energética y operativa disponibles, de acuerdo con sus necesidades, como la navegación lenta, la optimización de la velocidad y la planificación, la propulsión eólica, los recubrimientos antiincrustantes, la electrificación a partir de fuentes renovables y el almacenamiento de energía, pero también la digitalización y

la optimización de la logística. Es igualmente importante para la correcta puesta en práctica de las directrices del principio de primacía energética incentivar fuentes de energía o tecnologías de propulsión más eficientes para el consumo de energía a bordo y en el punto de atraque que cumplan con las disposiciones del presente Reglamento.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La intervención política para estimular la demanda de combustibles de uso marítimo renovables **y con bajas emisiones de carbono** debe basarse en los objetivos y respetar el principio de neutralidad tecnológica. Por consiguiente, deben establecerse límites a la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques sin prescribir el uso de ningún combustible o tecnología particular.

Enmienda

(10) La intervención política para estimular la demanda de combustibles de uso marítimo renovables debe basarse en los objetivos y respetar el principio de neutralidad tecnológica. Por consiguiente, deben establecerse límites a la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques sin prescribir el uso de ningún combustible o tecnología particular. ***Al mismo tiempo, debe establecerse una distinción para incentivar especialmente los combustibles con emisiones cero escalables que son necesarios para alcanzar finalmente una cobertura total del mercado. Además, se consideran adecuados los incentivos específicos para estimular el aumento y la adopción de carburantes renovables de origen no biológico, que están llamados a desempeñar un papel fundamental en la descarbonización de las aplicaciones marítimas que no cuentan con una alternativa energéticamente más eficiente y sostenible basada en energía renovable, como la electrificación directa basada en energía renovable o las tecnologías de propulsión renovables.***

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles renovables y **combustibles hipocarbónicos** con un elevado potencial de sostenibilidad, madurez comercial y un alto potencial de innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Con ello, se impulsará la creación de mercados de combustibles innovadores y competitivos con un suministro suficiente de combustibles de uso marítimo sostenibles a corto y largo plazo que contribuirán a las ambiciones de descarbonización del transporte de la Unión, al tiempo que intensifican los esfuerzos de la Unión por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente. ***A tal fin, deben ser admisibles los combustibles sostenibles de uso marítimo producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, partes A y B, de la Directiva (UE) 2018/2001, así como los combustibles sintéticos de uso marítimo. En particular, los combustibles sostenibles de uso marítimo producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 son esenciales, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte marítimo ya a corto plazo.***

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Enmienda

(11) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles renovables con un elevado potencial de sostenibilidad, madurez comercial y un alto potencial de innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Con ello, se impulsará la creación de mercados de combustibles innovadores y competitivos con un suministro suficiente de combustibles de uso marítimo sostenibles y **tecnologías de propulsión renovables** a corto y largo plazo que contribuirán a las ambiciones **climáticas, energéticas** y de descarbonización del transporte de la Unión, al tiempo que intensifican los esfuerzos de la Unión por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente.

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *El transporte marítimo ha sido reconocido en la estrategia del hidrógeno de la Unión^{1 bis} como uno de los sectores principales para la expansión de los combustibles sostenibles derivados del hidrógeno renovable. Puesto que el transporte marítimo tiene que competir por unos suministros de hidrógeno renovable limitados con otros sectores en los que es posible el despliegue de soluciones más eficientes, como la electrificación directa, deben establecerse medidas adicionales para promover la utilización de carburantes renovables de origen no biológico en el sector marítimo, dado que es necesaria su gran expansión para alcanzar un nivel de cero emisiones en el transporte marítimo de aquí a 2050.*

^{1bis} COM(2020)0301.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *La Comisión ha determinado que los incentivos adicionales para los combustibles sintéticos son un elemento importante para reducir las diferencias de precios entre los combustibles fósiles y los biocarburos en la evaluación de impacto del presente Reglamento. La Comisión reconoce que una cuota mínima de combustibles sintéticos repercutiría positivamente en la innovación y en las industrias del transporte marítimo, la construcción naval y los equipos marinos. Este impulso a la innovación debe darse antes de 2030, a fin de acelerar la reducción de los gases de efecto*

invernadero y salvaguardar los empleos de alta calidad en el sector europeo de la construcción naval y los sectores vinculados. Una cuota puede aumentar en general la previsibilidad del marco regulador, lo que, consecuentemente, minimiza un obstáculo importante para el despliegue de los carburantes renovables de origen no biológico.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Sin embargo, este enfoque debe ser más estricto en el sector marítimo. El sector marítimo tiene actualmente niveles insignificantes de demanda de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de uso marítimo utilizados actualmente son de origen fósil. Por lo tanto, la no subvencionabilidad de los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros con arreglo al presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del sector del transporte, que de otro modo podría derivarse de un cambio de los biocarburantes obtenidos a partir de cultivos del transporte por carretera al sector marítimo. Es esencial minimizar este cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector del transporte más contaminante y el transporte marítimo utiliza actualmente predominantemente combustibles de origen fósil. Procede, por tanto, evitar la creación de una demanda potencialmente grande de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros promoviendo su uso en virtud del presente Reglamento. En consecuencia, las emisiones adicionales de

Enmienda

(13) Sin embargo, este enfoque debe ser más estricto en el sector marítimo. El sector marítimo tiene actualmente niveles insignificantes de demanda de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de uso marítimo utilizados actualmente son de origen fósil. Por lo tanto, la no subvencionabilidad de los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros con arreglo al presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del sector del transporte, que de otro modo podría derivarse de un cambio de los biocarburantes obtenidos a partir de cultivos del transporte por carretera al sector marítimo. Es esencial minimizar este cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector del transporte más contaminante y el transporte marítimo utiliza actualmente predominantemente combustibles de origen fósil. Procede, por tanto, evitar la creación de una demanda potencialmente grande de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros promoviendo su uso en virtud del presente Reglamento. En consecuencia, las emisiones adicionales de

gases de efecto invernadero y la pérdida de biodiversidad causada por todos los tipos de combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros exigen que se considere que estos combustibles tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo.

gases de efecto invernadero y la pérdida de biodiversidad causada por todos los tipos de combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros exigen que se considere que estos combustibles tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción *de combustibles fósiles* menos idóneo. *Esto también se aplica a los cultivos intermedios, así como a los destilados de ácidos grasos de palma, que son uno de los principales subproductos del aceite de palma. Los biocarburantes importados deben cumplir los criterios de sostenibilidad europeos recogidos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables.*

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) El aceite de cocina usado puede ser un combustible derivado de residuos sostenible. No obstante, hay indicios de fraude en terceros países en relación con el etiquetado ilegítimo del aceite de cocina usado. Las investigaciones anuales de la OLAF¹ bis muestran cifras preocupantes de entradas ilegales de biodiésel del mercado mundial a la Unión que se describe falsamente como obtenido a partir de aceite de cocina usado. Teniendo en cuenta el carácter internacional del presente Reglamento, la aplicación y el control de las normas de sostenibilidad de los biocarburantes suministrados resultan todavía más complicados que en el caso de los biocarburantes importados. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar si el aceite de cocina usado tiene los mismos factores de emisión que el proceso de producción de combustibles fósiles menos idóneo.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 ter) Para prevenir el fraude en relación con el suministro internacional de hidrógeno renovable y combustibles derivados del hidrógeno y para facilitar el comercio internacional de hidrógeno renovable, la Unión debe acelerar sus trabajos en relación con las normas internacionales en materia de hidrógeno renovable y con sistemas sólidos de seguimiento, certificación y verificación para los carburantes renovables de origen no biológico.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

Enmienda

(14) Los largos plazos asociados al desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo requieren una actuación rápida y el establecimiento de un marco regulador claro y previsible a largo plazo que facilite la planificación y la inversión de todas las partes interesadas. Un marco regulador claro y estable a largo plazo facilitará el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, y fomentará la inversión de las partes interesadas. Dicho marco debe definir límites para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques hasta 2050. Estos límites deben ser más ambiciosos a lo largo del tiempo para

(14) Los largos plazos asociados al desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, **así como la larga vida media de los buques, que oscila entre los 25 y los 30 años**, requieren una actuación rápida y el establecimiento de un marco regulador claro y previsible a largo plazo que facilite la planificación y la inversión de todas las partes interesadas. **La aceleración de la crisis climática aumenta la importancia de las medidas adoptadas en el sector en la actualidad.** Un marco regulador claro, **ambicioso** y estable a largo plazo facilitará el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, y fomentará la inversión de las partes interesadas. Dicho marco debe

reflejar el desarrollo tecnológico previsto y el aumento de la producción de combustibles de uso marítimo renovables y *con bajas emisiones de carbono*.

definir límites para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques, *tanto durante la navegación como en el punto de atraque*, hasta 2050. Estos límites deben ser más ambiciosos a lo largo del tiempo para reflejar el desarrollo tecnológico previsto y el aumento de la producción de combustibles de uso marítimo renovables. *Es importante garantizar la seguridad jurídica y dar tiempo suficiente al sector para que planifique y se prepare a largo plazo, así como para evitar los activos obsoletos. Las posibles revisiones futuras del presente Reglamento deben tenerlo debidamente en cuenta.*

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) El presente Reglamento debe establecer la metodología y la fórmula que deben aplicarse para calcular la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque. Esta fórmula debe basarse en el consumo de combustible notificado por los buques y tener en cuenta los factores de emisión pertinentes de estos combustibles. El uso de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad, también debe reflejarse en la metodología.

Enmienda

(15) El presente Reglamento debe establecer la metodología y la fórmula que deben aplicarse para calcular la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque. Esta fórmula debe basarse en el consumo de combustible notificado por los buques y tener en cuenta los factores de emisión pertinentes de estos combustibles, *también con arreglo a la información facilitada por los proveedores de combustible marítimo de la Unión*. El uso de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica, *la energía solar* o la electricidad, *tanto a bordo como en el atraque*, también debe reflejarse en la metodología.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) El rendimiento «*de la extracción al consumo en el barco*» de los combustibles de uso marítimo renovables y *con bajas emisiones de carbono* debe determinarse mediante factores de emisión por defecto o reales y certificados que cubran las emisiones «*de la extracción al depósito de combustible*» y «*del depósito de combustible al consumo en el barco*». No obstante, *el rendimiento de los combustibles fósiles* solo *debe* evaluarse mediante el uso de factores de emisión por defecto conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda

(17) El rendimiento «*del pozo a la hélice*» de *todos* los combustibles de uso marítimo renovables debe determinarse mediante factores de emisión por defecto o reales y certificados que cubran las emisiones «*del pozo al tanque*» y «*del tanque a la hélice*». No obstante, *los combustibles fósiles, incluido el gas fósil*, solo *deben* evaluarse mediante el uso de factores de emisión por defecto conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Es necesario un enfoque global sobre todas las emisiones de GEI más importantes (CO₂, CH₄ y N₂O) para promover el uso de fuentes de energía que ofrezcan una menor huella de GEI en general. Para reflejar el potencial de calentamiento atmosférico del metano y los óxidos nitrosos, el *límite establecido* por el presente Reglamento *debe* expresarse en términos de «equivalente de CO₂».

Enmienda

(18) Es necesario un enfoque global sobre todas las emisiones de GEI más importantes (CO₂, CH₄ y N₂O), *incluido el impacto sobre el clima de las emisiones de carbono negro*, para promover el uso de fuentes de energía que ofrezcan una menor huella de GEI en general. Para reflejar el potencial de calentamiento atmosférico del metano, los óxidos nitrosos y *el carbono negro*, el *valor de referencia y los límites establecidos* por el presente Reglamento *deben* expresarse en términos de «equivalente de CO₂».

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) *De conformidad con el Sexto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC)^{1 bis}, el mundo corre el riesgo de rebasar el límite de temperatura de 1,5 °C en los próximos veinte años. Por lo tanto, resulta apropiado calcular el potencial de calentamiento global del metano, el carbono negro y el óxido nitroso en un plazo de veinte años, a fin de evitar que se subestime el efecto a corto plazo real sobre el calentamiento global.*

^{1 bis} GIECC, 2021: Cambio climático 2021: Bases físicas. Contribución del Grupo de trabajo I al Sexto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Considerando 18 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 ter) *El carbono negro es un contaminante atmosférico y un contaminante del clima de corta vida que se forma junto con las partículas durante la combustión y tiene un efecto de calentamiento considerable. En su Comunicación de octubre de 2021^{1 bis}, la Unión se comprometió a liderar «el impulso del transporte marítimo con cero emisiones y contaminación cero en el Océano Ártico, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde y el paquete “Objetivo 55”».*

^{1 bis} Comunicación conjunta al

Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Un compromiso más firme de la UE para un Ártico pacífico, sostenible y próspero», JOIN(2021) 27 final.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) El uso de fuentes de energía renovables y de propulsión alternativa, como la energía eólica y solar, reduce considerablemente la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero del consumo total de energía de los buques. ***La dificultad*** de medir y cuantificar con precisión estas fuentes de energía ***(intermitencia del uso de energía, transferencia directa como propulsión, etc.) no debe impedir su reconocimiento en el consumo total de energía del buque*** a través de aproximaciones de ***su contribución al balance energético del buque.***

Enmienda

(19) El uso de fuentes de energía renovables y de propulsión alternativa, como la energía eólica y solar, reduce considerablemente la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero del consumo total de energía de los buques. ***Cada vez hay una mayor disponibilidad de soluciones para*** medir y cuantificar con precisión estas fuentes de energía, ***como sensores y software a bordo para evaluar las condiciones de la ruta. Por lo tanto, la contribución de fuentes de energía renovable y propulsión alternativa al balance energético general del buque debe registrarse y contabilizarse de forma tan precisa como sea posible*** a través de ***los mejores medios de medición disponibles hoy en día o, cuando no sea técnicamente posible, por medio de las mejores aproximaciones disponibles. Por ejemplo, el documento MEPC.1/Circ.896 de la Organización Marítima Internacional (OMI) proporciona directrices sobre el tratamiento de tecnologías de eficiencia energética innovadoras, incluso para la estimación de energía de la propulsión de asistencia con energía eólica.***

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) La contaminación atmosférica producida por los buques en el punto de atraque (óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas) constituye una preocupación importante para las zonas costeras y las ciudades portuarias. Por lo tanto, deben imponerse obligaciones específicas y estrictas para reducir las emisiones en el punto de atraque de los buques que extraen energía de sus motores durante su estancia en puerto. Según los datos recogidos en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 en 2018, los buques de pasajeros y los portacontenedores son las categorías de buques que producen la mayor cantidad de emisiones por buque atracado. Por consiguiente, las emisiones de estas categorías de buques deben abordarse con carácter prioritario.

Enmienda

(20) La contaminación atmosférica producida por los buques en el punto de atraque (óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas) constituye una preocupación importante para las zonas costeras y las ciudades portuarias, **con una incidencia estimada de más de 50 000 muertes al año en la Unión**. Por lo tanto, deben imponerse obligaciones específicas y estrictas para reducir las emisiones en el punto de atraque de los buques que extraen energía de sus motores **de combustión interna** durante su estancia en puerto. Según los datos recogidos en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 en 2018, los buques de pasajeros y los portacontenedores son las categorías de buques que producen la mayor cantidad de emisiones por buque atracado. Por consiguiente, las emisiones de estas categorías de buques deben abordarse con carácter prioritario, **y, a continuación, deben tomarse medidas y fijarse objetivos que aborden las emisiones de todos los buques restantes con el fin de mejorar la calidad del aire en las zonas costeras y las ciudades portuarias, habida cuenta de que estos buques representan únicamente el 40 % de las emisiones en el punto de atraque. Debe ampliarse el ámbito de aplicación a otros tipos de buques para una mayor protección de la salud humana y el medio ambiente.**

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) Dado que es el segundo mayor contribuyente al calentamiento del

clima causado por los buques, deben incluirse en el presente Reglamento medidas para reducir el carbono negro con el fin de atajar tanto la contaminación atmosférica como el cambio climático lo antes posible. Establecer un límite de intensidad de GEI estricto y un objetivo de eficiencia energética operativa contribuirá a reducir tanto las emisiones de CO₂ como las de carbono negro. Sin embargo, como la aplicación de estos objetivos requerirá algún tiempo, se necesitan más medidas para abordar con prioridad la liberación de carbono negro en las inmediaciones del Ártico o cerca de él. Por lo tanto, todos los buques contemplados en el presente Reglamento que naveguen en el Ártico deben estar obligados a utilizar únicamente destilados o combustibles renovables o métodos de propulsión sin emisiones.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) El suministro de electricidad en puerto reduce la contaminación atmosférica producida por los buques y reduce la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo. Este tipo de alimentación representa una fuente de energía cada vez más limpia a disposición de los buques atracados, habida cuenta de la creciente cuota de energías renovables en la combinación de electricidad de la UE. Aunque la Directiva 2014/94/UE (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) solo cubre la disposición relativa a los puntos de conexión del suministro de electricidad en puerto, la demanda de esta tecnología y, en consecuencia, su implantación, ha seguido

Enmienda

(21) El suministro de electricidad en puerto reduce la contaminación atmosférica producida por los buques *en el punto de atraque* y reduce la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo *en el punto de atraque*. Este tipo de alimentación representa una fuente de energía cada vez más limpia a disposición de los buques atracados, habida cuenta de la creciente cuota de energías renovables en la combinación de electricidad de la UE. Aunque la Directiva 2014/94/UE (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) solo cubre la disposición relativa a los puntos de conexión del suministro de electricidad en puerto, *al tiempo que exige a los puertos*

siendo limitada. Por consiguiente, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes.

de la obligación de ofrecer puntos de conexión del suministro de electricidad en puerto cuando no existe demanda, la demanda de esta tecnología y, en consecuencia, su implantación, ha seguido siendo limitada. Por consiguiente, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes y, al mismo tiempo, la Directiva 2014/94/UE debe garantizar que los puertos desplieguen infraestructuras de cero emisiones y eviten el encajonamiento en los combustibles fósiles de las infraestructuras. Será necesario establecer en el presente Reglamento una obligación paralela para los puertos en materia de provisión de la infraestructura necesaria, a fin también de evitar la competencia desleal entre puertos. En caso de incumplimiento de esta obligación, los puertos deben ser responsables del pago de sanciones.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos. Cuando se demuestre que el uso de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto, un buque debe quedar exento de utilizarlo.

Enmienda

(22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos, ***como instalaciones renovables a bordo, las baterías y el intercambio de baterías***. Cuando se demuestre que el uso de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto, ***en términos de contaminación atmosférica y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero***, un buque debe quedar exento de utilizarlo.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) *Las* excepciones en caso de **indisponibilidad** o incompatibilidad del suministro de electricidad en puerto **deben limitarse** una vez que los buques y los operadores portuarios hayan tenido tiempo suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de proporcionar los incentivos necesarios para dichas inversiones y evitar la competencia desleal. A partir de **2035**, los operadores de buques **deben planificar cuidadosamente sus escalas portuarias para** asegurarse de que puedan llevar a cabo sus actividades sin emitir contaminantes atmosféricos ni gases de efecto invernadero en el punto de atraque y comprometer el medio ambiente **de** las zonas costeras y las ciudades portuarias. Deberá mantenerse un número limitado de excepciones en caso de indisponibilidad **o incompatibilidad** de la tecnología de suministro de electricidad en puerto a fin de ofrecer la posibilidad de cambios ocasionales de última hora en los horarios de las escalas **y las escalas en puertos con equipos incompatibles**.

Enmienda

(24) **No deben autorizarse** excepciones en caso de incompatibilidad del suministro de electricidad en puerto una vez que los buques y los operadores portuarios hayan tenido tiempo suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de proporcionar los incentivos necesarios para dichas inversiones y evitar la competencia desleal. **Los puertos deberán equipar sus puntos de atraque, y los armadores sus buques, con instalaciones eléctricas que se atengan a las normas aplicables, con el fin de garantizar que los sistemas sean plenamente compatibles.** A partir de **2030**, los operadores de buques deben asegurarse de que puedan llevar a cabo sus actividades sin emitir contaminantes atmosféricos ni gases de efecto invernadero en el punto de atraque y comprometer el medio ambiente **y la salud humana en** las zonas costeras y las ciudades portuarias. Deberá mantenerse un número limitado de excepciones en caso de indisponibilidad de la tecnología de suministro de electricidad en puerto a fin de ofrecer la posibilidad de cambios ocasionales de última hora en los horarios de las escalas.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Considerando 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(24 bis) **La reducción de los contaminantes atmosféricos es una gran preocupación para la salud humana, pero las soluciones técnicas como los sistemas de depuración de gases de escape no deben dar lugar a un redireccionamiento de la contaminación. Los vertidos de**

residuos procedentes de los sistemas de depuración de gases de escape pueden causar estrés en el entorno directo de las derrotas y pueden evitarse mediante su eliminación adecuada en las instalaciones portuarias receptoras.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Considerando 24 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(24 ter) La aplicación del presente Reglamento debe tener en cuenta los diversos modelos de gobernanza para los puertos de toda la Unión.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Considerando 24 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(24 quater) La coordinación entre puertos y operadores de buques es crucial para garantizar unos procedimientos de conexión exentos de dificultades al suministro de electricidad en los puertos. Los operadores de los buques deben informar a los puertos en los que efectúen escala de sus intenciones de conectarse a dicho suministro, y de sus necesidades de electricidad durante la escala en cuestión, en particular cuando estas excedan las necesidades estimadas para la categoría del buque en cuestión.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

(25) El presente Reglamento debe establecer un sistema sólido de seguimiento, notificación y verificación con el fin de rastrear el cumplimiento de sus disposiciones. Este sistema debe aplicarse de manera no discriminatoria a todos los buques y exigir la verificación por terceros para garantizar la exactitud de los datos presentados en el marco del sistema. A fin de facilitar la consecución del objetivo del presente Reglamento, cualquier dato ya comunicado a efectos del Reglamento (UE) 2015/757 debe utilizarse, cuando sea necesario, para verificar el cumplimiento del presente Reglamento con el fin de limitar la carga administrativa impuesta a las empresas, los verificadores y las autoridades marítimas.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) Las empresas deben ser responsables del seguimiento y la notificación de la cantidad y el tipo de energía utilizada a bordo por los buques en la navegación y en el punto de atraque, así como de otra información pertinente, como la información sobre el tipo de motor a bordo **o la presencia** de tecnologías eólicas de asistencia, con vistas a demostrar el cumplimiento del límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque establecido en el presente Reglamento. Para facilitar el cumplimiento de estas obligaciones de seguimiento y notificación y el proceso de verificación por parte de los verificadores, al igual que el Reglamento (UE) 2015/757, las empresas

Enmienda

(25) El presente Reglamento debe establecer un sistema sólido **y transparente** de seguimiento, notificación y verificación con el fin de rastrear el cumplimiento de sus disposiciones. Este sistema debe aplicarse de manera no discriminatoria a todos los buques y exigir la verificación por terceros para garantizar la exactitud de los datos presentados en el marco del sistema. A fin de facilitar la consecución del objetivo del presente Reglamento, cualquier dato ya comunicado a efectos del Reglamento (UE) 2015/757 debe utilizarse, cuando sea necesario, para verificar el cumplimiento del presente Reglamento con el fin de limitar la carga administrativa impuesta a las empresas, los verificadores y las autoridades marítimas **y administrativas**.

Enmienda

(26) Las empresas deben ser responsables del seguimiento y la notificación de la cantidad y el tipo de energía utilizada a bordo por los buques en la navegación y en el punto de atraque, así como de otra información pertinente, como la información sobre el tipo de motor a bordo, **las especificaciones técnicas de tecnologías eólicas de asistencia o cualquier fuente de energía alternativa presente o a bordo, incluida la contabilidad de la energía que proporcionan**, con vistas a demostrar el cumplimiento del límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque establecido en el presente Reglamento. Para facilitar el cumplimiento de estas

deben documentar el método de seguimiento previsto y proporcionar más detalles sobre la aplicación de las normas del presente Reglamento en un plan de seguimiento. El plan de seguimiento, así como sus modificaciones posteriores, si procede, deben presentarse al verificador.

obligaciones de seguimiento y notificación y el proceso de verificación por parte de los verificadores, al igual que el Reglamento (UE) 2015/757, las empresas deben documentar el método de seguimiento previsto y proporcionar más detalles sobre la aplicación de las normas del presente Reglamento en un plan de seguimiento. El plan de seguimiento, así como sus modificaciones posteriores, si procede, deben presentarse al verificador.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) La certificación de los combustibles es esencial para alcanzar los objetivos del presente Reglamento y garantizar la integridad medioambiental de los combustibles renovables **y los hipocarbónicos** que se espera que se implanten en el sector marítimo. Dicha certificación debe llevarse a cabo mediante un procedimiento transparente y no discriminatorio. Con el fin de facilitar la certificación y limitar la carga administrativa, la certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado debe basarse en las normas establecidas por la Directiva (UE) 2018/2001. Este enfoque de certificación también debe aplicarse a los combustibles suministrados fuera de la Unión, que deben considerarse combustibles importados, de forma similar a la Directiva (UE) 2018/2001. Cuando las empresas tengan intención de apartarse de los valores por defecto previstos en dicha Directiva o en este nuevo marco, esto solo debe hacerse si los valores pueden certificarse mediante uno de los regímenes voluntarios reconocidos en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001 (valores «*de la*

Enmienda

(27) La certificación de los combustibles es esencial para alcanzar los objetivos del presente Reglamento y garantizar la integridad medioambiental de los combustibles renovables que se espera que se implanten en el sector marítimo. Dicha certificación debe llevarse a cabo mediante un procedimiento transparente y no discriminatorio. Con el fin de facilitar la certificación y limitar la carga administrativa, la certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado debe basarse en las normas establecidas por la Directiva (UE) 2018/2001. Este enfoque de certificación también debe aplicarse a los combustibles suministrados fuera de la Unión, que deben considerarse combustibles importados, de forma similar a la Directiva (UE) 2018/2001. Cuando las empresas tengan intención de apartarse de los valores por defecto previstos en dicha Directiva o en este nuevo marco, esto solo debe hacerse si los valores pueden certificarse mediante uno de los regímenes voluntarios reconocidos en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001 (valores «*del pozo al tanque*») o mediante ensayos de

extracción al depósito de combustible») o mediante ensayos de laboratorio o mediciones directas de las emisiones («del depósito de combustible al consumo en el barco»).

laboratorio o mediciones directas de las emisiones («del tanque a la hélice»).

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) La verificación por parte de los verificadores acreditados debe garantizar la exactitud y exhaustividad del seguimiento y la notificación por parte de las empresas, así como el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar su imparcialidad, los verificadores deben ser entidades jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴.

²⁴ Reglamento (CE) n.º 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.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Enmienda

(28) La verificación por parte de los verificadores acreditados debe garantizar la exactitud y exhaustividad del seguimiento y la notificación por parte de las empresas, así como el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar su imparcialidad **y eficacia**, los verificadores deben ser entidades jurídicas independientes y competentes y estar acreditados **y supervisados** por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo^{23 bis, 24}.

^{23 bis} **La autoridad responsable de la gestión competente correspondiente se define en este Reglamento y establece las sanciones que deben abonar las empresas que incumplan la normativa.**

²⁴ Reglamento (CE) n.º 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.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Sobre la base de los datos y la información supervisados y notificados por las empresas, los verificadores deben calcular y establecer la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y el balance del buque en relación con el límite, incluidos los balances de la conformidad excedentarios o deficitarios, así como la observancia de los requisitos de utilización del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. El verificador debe notificar esta información a la empresa en cuestión. Cuando el verificador sea la misma entidad que el verificador a efectos del Reglamento (UE) 2015/757, dicha notificación podrá realizarse junto con el informe de verificación previsto en dicho Reglamento. A continuación, la empresa en cuestión debe comunicar esta información a la Comisión.

Enmienda

(29) Sobre la base de los datos y la información supervisados y notificados por las empresas, los verificadores deben calcular y establecer la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y el balance del buque en relación con el límite, incluidos los balances de la conformidad excedentarios o deficitarios, así como la observancia de los requisitos de utilización del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. El verificador ***también deberá agregar por separado, con carácter anual, cada tipo de combustible o energía consumida en el punto de atraque o en el mar, incluyendo cada fuente de energía sustitutoria consumida, como la electricidad o la energía eólica o solar.*** El verificador debe notificar y ***transmitir*** esta información a la empresa en cuestión. Cuando el verificador sea la misma entidad que el verificador a efectos del Reglamento (UE) 2015/757, dicha notificación podrá realizarse junto con el informe de verificación previsto en dicho Reglamento. A continuación, la empresa en cuestión debe comunicar esta información a la Comisión.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) La Comisión debe establecer y garantizar el funcionamiento de una base de datos electrónica ***que registre*** las prestaciones de cada buque y ***garantice*** su conformidad con ***el*** presente Reglamento. A fin de facilitar la notificación y limitar la

Enmienda

(30) La Comisión debe establecer y garantizar el funcionamiento de una base de datos electrónica ***gestionada de forma centralizada para registrar*** las prestaciones de cada buque y ***garantizar*** su conformidad con ***las diferentes***

carga administrativa para las empresas, los verificadores y otros usuarios, esta base de datos electrónica debe basarse en el módulo Thetis-SNV existente y tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

disposiciones del presente Reglamento, así como para recabar datos sobre el uso de energía, las sanciones, las flexibilidades, las exenciones y cualquier otra información pertinente en relación con el Reglamento. A fin de facilitar la notificación y limitar la carga administrativa para las empresas, los verificadores y otros usuarios, esta base de datos electrónica debe basarse en el módulo Thetis-SNV existente y tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757. ***Los datos introducidos en la base de datos deben ser comparables y ponerse a disposición del público en un formato abierto para que el público en general y, en particular, la sociedad civil y la comunidad científica puedan hacer un seguimiento de la transición ecológica del sector marítimo.***

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Considerando 32

Texto de la Comisión

(32) Para evitar el bloqueo tecnológico y seguir fomentando la implantación de las soluciones de mayor **rendimiento**, las empresas deben poder poner en común las prestaciones de **varios** buques y utilizar el posible exceso de rendimiento de uno de ellos para compensar el bajo rendimiento de otro. Esto crea la posibilidad de recompensar la conformidad excedentaria e incentiva la inversión en tecnologías más avanzadas. La posibilidad de optar por la acumulación de balances de la conformidad debe seguir siendo voluntaria y estar sujeta al acuerdo de las empresas en cuestión.

Enmienda

(32) Para evitar el bloqueo tecnológico y seguir fomentando la implantación de las soluciones **energéticas** de mayor **eficiencia y más sostenibles y renovables**, las empresas deben poder poner en común las prestaciones de buques y utilizar el posible exceso de rendimiento de uno de ellos para compensar el bajo rendimiento de otro. Esto crea la posibilidad de recompensar la conformidad excedentaria e incentiva la inversión en tecnologías más avanzadas. La posibilidad de optar por la acumulación de balances de la conformidad debe seguir siendo voluntaria y estar sujeta al acuerdo de las empresas en cuestión.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Considerando 33

Texto de la Comisión

(33) Debe conservarse a bordo de los buques un documento de conformidad («certificado de conformidad FuelEU») emitido por un verificador que siga los procedimientos establecidos en el presente Reglamento, como prueba del cumplimiento de los límites de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y de los requisitos sobre el uso del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. Los verificadores deben informar a la Comisión de la expedición de tales documentos.

Enmienda

(33) Debe conservarse a bordo de los buques un documento de conformidad («certificado de conformidad FuelEU») emitido por un verificador que siga los procedimientos establecidos en el presente Reglamento, como prueba del cumplimiento de los límites de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y de los requisitos sobre el uso ***de los carburantes renovables de origen no biológico*** y del suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque. Los verificadores deben informar a la Comisión de la expedición de tales documentos. ***Las autoridades portuarias deben comprobar los certificados de todos los buques incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento que hagan escala en sus puertos.***

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Considerando 35

Texto de la Comisión

(35) Sin perjuicio de la posibilidad de cumplir mediante las disposiciones de flexibilidad y acumulación, los buques que no cumplan los límites de intensidad media anual de emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo estarán sujetos a una sanción con efecto disuasorio. La sanción debe ser proporcional al grado de la no conformidad y eliminar cualquier ventaja económica de dicha no conformidad, preservando así la igualdad de condiciones en el sector. Debe ***basarse en la cantidad y el coste de los***

Enmienda

(35) Sin perjuicio de la posibilidad de cumplir mediante las disposiciones de flexibilidad y acumulación, los buques que no cumplan los límites de intensidad media anual de emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo estarán sujetos a una sanción con efecto disuasorio. La sanción debe ser proporcional al grado de la no conformidad y eliminar cualquier ventaja económica de dicha no conformidad, preservando así la igualdad de condiciones en el sector. Debe ***ser al menos el doble de la diferencia***

combustibles renovables y los hipocarbónicos que los buques deberían haber utilizado para cumplir los requisitos del Reglamento.

entre el precio del combustible utilizado por el buque y la cantidad y el precio del combustible renovable más rentable.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Considerando 36

Texto de la Comisión

(36) La sanción impuesta por cada escala portuaria no conforme debe ser proporcional al coste del uso de la electricidad y a un nivel suficiente para tener un efecto disuasorio del uso de fuentes de energía más contaminantes. La sanción debe basarse en la potencia instalada a bordo del buque, expresada en megavatios, multiplicada por una sanción fija en euros por hora de permanencia en el punto de atraque. Debido a la falta de cifras exactas sobre el coste de proporcionar suministro de electricidad en puerto en la Unión, esta tasa debe basarse en el precio medio de la electricidad de la UE para los consumidores no domésticos multiplicado por dos para tener en cuenta otros gastos relacionados con la prestación del servicio, incluidos, entre otros, los costes de conexión y los elementos de recuperación de la inversión.

Enmienda

(36) La sanción impuesta por cada escala portuaria no conforme debe ser proporcional al coste del uso de la electricidad y a un nivel suficiente para tener un efecto disuasorio del uso de fuentes de energía más contaminantes. La sanción debe basarse en la potencia instalada a bordo del buque, expresada en megavatios, multiplicada por una sanción fija en euros por hora de permanencia en el punto de atraque. Debido a la falta de cifras exactas sobre el coste de proporcionar suministro de electricidad en puerto en la Unión, esta tasa debe basarse en el precio medio de la electricidad de la UE ***más reciente*** para los consumidores no domésticos ***en el momento en el que se imponga la sanción*** multiplicado por dos para tener en cuenta otros gastos relacionados con la prestación del servicio, incluidos, entre otros, los costes de conexión y los elementos de recuperación de la inversión. ***Cuando el buque no pueda conectarse al suministro de electricidad del puerto debido a la falta de infraestructuras suficientes y adecuadas, el puerto debe pagar la sanción.***

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Considerando 37

Texto de la Comisión

(37) Los ingresos generados por el pago de sanciones deben utilizarse para promover la distribución y el uso de combustibles renovables **y combustibles hipocarbónicos** en el sector marítimo y ayudar a los operadores marítimos a cumplir sus objetivos climáticos y medioambientales. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al fondo **de innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.**

Enmienda

(37) Los ingresos generados por el pago de sanciones deben utilizarse **exclusivamente** para promover la distribución y el uso de combustibles renovables en el sector marítimo y ayudar a los operadores marítimos a cumplir sus objetivos climáticos y medioambientales. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al Fondo **para los Océanos creado por la Directiva 2003/87/CE.**

Enmienda 51

**Propuesta de Reglamento
Considerando 37 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(37 bis) El perfeccionamiento y el reciclaje profesionales de los trabajadores del sector de la construcción naval y la tecnología marítima siguen siendo esenciales, en particular en lo relativo a las competencias verdes y digitales. El Pacto por las Capacidades de la Unión para este sector debe garantizar que las partes interesadas, incluidos los empleadores, los sindicatos, las universidades y los proveedores de formación profesional, puedan preparar a los trabajadores para los cambios tecnológicos del futuro y velar por que ningún trabajador ni ninguna región se queden atrás.

Enmienda 52

**Propuesta de Reglamento
Considerando 37 ter (nuevo)**

(37 ter) Un diálogo social de calidad a todos los niveles y el respeto de la Directiva de la Unión relativa a los comités de empresa europeos^{1 bis} son esenciales para lograr una transición justa hacia una industria del transporte marítimo innovadora con empleos de calidad.

^{1 bis} Directiva 2009/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la constitución de un comité de empresa europeo.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Considerando 39

(39) Dada la importancia de las consecuencias que las medidas adoptadas por los verificadores en virtud del presente Reglamento pueden tener para las empresas afectadas, en particular en lo que respecta a la determinación de las escalas portuarias no conformes, el cálculo de los importes de las sanciones y la negativa a expedir un certificado de conformidad FueEU, dichas empresas deben tener derecho a solicitar la revisión de dichas medidas a la autoridad competente del Estado miembro en el que el verificador haya sido acreditado. A la luz del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva, consagrado en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, las decisiones adoptadas por las autoridades competentes y los organismos gestores del puerto en virtud del presente Reglamento deben estar sujetas a control judicial, llevado a cabo de conformidad con el Derecho nacional del Estado

(39) Dada la importancia de las consecuencias que las medidas adoptadas por los verificadores en virtud del presente Reglamento pueden tener para las empresas afectadas, en particular en lo que respecta a la determinación de las escalas portuarias no conformes, **la recopilación de información para** el cálculo de los importes de las sanciones y la negativa a expedir un certificado de conformidad FueEU, dichas empresas deben tener derecho a solicitar la revisión de dichas medidas a la autoridad competente del Estado miembro en el que el verificador haya sido acreditado. A la luz del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva, consagrado en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, las decisiones adoptadas por las autoridades competentes y los organismos gestores del puerto en virtud del presente Reglamento deben estar sujetas a control judicial, llevado a cabo de conformidad

miembro de que se trate.

con el Derecho nacional del Estado miembro de que se trate.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Considerando 40

Texto de la Comisión

(40) A fin de mantener la igualdad de condiciones a través del funcionamiento eficaz del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación de la lista de factores de emisión **«de la extracción al consumo en el barco»**, la modificación de la lista de tecnologías o criterios de emisión cero aplicables para su uso, **a fin de establecer las normas relativas a la realización de ensayos de laboratorio y mediciones directas de emisiones**, la adaptación del factor de sanción, la acreditación de los verificadores y las modalidades de pago de las sanciones. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

Enmienda

(40) A fin de mantener la igualdad de condiciones a través del funcionamiento eficaz del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación de la lista de factores de emisión **«del pozo a la hélice»**, la modificación de la lista de tecnologías o criterios de emisión cero aplicables para su uso, la adaptación del factor de sanción, las **sanciones para los puertos**, la acreditación de los verificadores, las modalidades de pago de las sanciones, **el establecimiento de un sistema para el etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques**. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento Considerando 41 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(41 bis) *La Comisión Europea y todos los Estados miembros de la Unión aprobaron la declaración del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en la que toma nota del análisis del GIECC del calentamiento global antropogénico causado por las emisiones pasadas y actuales y, a la vista de las tendencias presentes descritas en los informes del GIECC, reconoce que alcanzar un nivel de emisiones de gases de efecto invernadero cero en el transporte marítimo internacional de aquí a 2050 es esencial para seguir teniendo al alcance los objetivos de temperatura del Acuerdo de París^{1 bis}.*

^{1 bis} *MEPC 77/WP.1/Rev.1.*

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento Considerando 42

Texto de la Comisión

Enmienda

(42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible un enfoque global para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que podría considerarse **más eficaz** debido a su ámbito de aplicación más amplio. En este contexto, y con el fin de facilitar la elaboración de normas internacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión debe compartir con dicha organización y otros organismos internacionales pertinentes la información que proceda relativa a la

(42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible un enfoque global, **igualmente eficaz y ambicioso**, para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que podría considerarse **que genera un mayor impacto** debido a su ámbito de aplicación más amplio. En este contexto, y con el fin de facilitar la elaboración de normas internacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión debe compartir con dicha organización y otros organismos

aplicación del presente Reglamento, y hacer las comunicaciones correspondientes a la OMI. Cuando se alcance un acuerdo sobre un enfoque global en cuestiones pertinentes para el presente Reglamento, la Comisión debe revisarlo con vistas a adaptarlo, cuando proceda, a las normas internacionales.

internacionales pertinentes la información que proceda relativa a la aplicación del presente Reglamento, y hacer las comunicaciones correspondientes a la OMI, ***a fin de incrementar la ambición y facilitar la expansión internacional de los combustibles de uso marítimo renovables y las infraestructuras necesarias en los puertos.*** Cuando se alcance un acuerdo sobre este enfoque global, ***igualmente eficaz y ambicioso*** en cuestiones pertinentes para el presente Reglamento, la Comisión debe revisarlo con vistas a adaptarlo, cuando proceda ***y sin disminuir el nivel de ambición,*** a las normas internacionales.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Considerando 42 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(42 bis) La descarbonización del transporte marítimo debe incluir el establecimiento de zonas de bajas emisiones —zonas de control de las emisiones de óxidos de azufre y de nitrógeno (SECA y NECA, respectivamente)— tal y como decidieron en el Mediterráneo las partes contratantes del Convenio de Barcelona en 2021, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2025, tras su validación por resolución del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional. La ampliación de las zonas SECA y NECA debe aplicarse a todos los mares europeos, especialmente al Mediterráneo, que soporta fuentes crónicas de contaminación con efectos negativos para la salud humana y la biodiversidad marina.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento
Considerando 42 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(42 ter) *El esfuerzo por reducir los gases de efecto invernadero y aumentar la eliminación de carbono a escala mundial incumbe a todo el planeta y, por tanto, la Unión debe instar a los socios internacionales en los foros internacionales, como las próximas cumbres COP 27 y COP 28 de la CMNUCC, a asumir también compromisos adicionales para reducir los gases de efecto invernadero y aumentar la eliminación de carbono.*

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento
Considerando 42 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(42 quater) *La Declaración de Clydebank para el desarrollo de corredores marítimos verdes dispone una iniciativa con apoyo internacional para facilitar las infraestructuras de combustibles renovables en rutas de navegación internacionales. Dado que esto podría permitir la completa descarbonización de todos los viajes vinculados a los puertos de la Unión, la Comisión y los Estados miembros deben abogar por una puesta en práctica y expansión rápidas y ambiciosas de esta iniciativa.*

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento
Considerando 42 quinquies (nuevo)

(42 quinquies) Para garantizar unas condiciones de competencia internacionales equitativas y maximizar la integridad medioambiental de la legislación en materia de combustibles renovables, la Comisión y los Estados miembros deben promover en la OMI y otras organizaciones internacionales unos sistemas de seguimiento y verificación sólidos para los biocarburantes y los carburantes renovables de origen no biológico.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Considerando 43

(43) La utilización de combustibles renovables **y combustibles hipocarbónicos** y de fuentes de energía sustitutorias por parte de los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro en toda la Unión no es un objetivo que pueda ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sin correr el riesgo de introducir obstáculos al mercado interior y distorsiones de la competencia entre puertos y entre operadores marítimos. Este objetivo puede lograrse mejor mediante la introducción de normas uniformes a escala de la Unión que creen incentivos económicos para que los operadores marítimos sigan operando sin trabas al tiempo que cumplen las obligaciones sobre el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el

(43) La utilización de combustibles renovables y de fuentes de energía sustitutorias por parte de los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro en toda la Unión no es un objetivo que pueda ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sin correr el riesgo de introducir obstáculos al mercado interior y distorsiones de la competencia entre puertos y entre operadores marítimos. Este objetivo puede lograrse mejor mediante la introducción de normas uniformes a escala de la Unión que creen incentivos económicos para que los operadores marítimos sigan operando sin trabas al tiempo que cumplen las obligaciones sobre el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al 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

mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Considerando 43 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(43 bis) La Comisión debe garantizar la aplicación y la disponibilidad de herramientas de colaboración e intercambio de mejores prácticas para el sector del transporte marítimo, tal y como se define en las directrices para la mejora de la legislación^{1 bis}. Es esencial que la legislación instaurada en el marco del «Objetivo 55», el Pacto Verde, el RCDE UE y el Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia sea coherente y vincule a los agentes del sector marítimo para que la Unión sea líder en buques ecológicos.

^{1 bis} Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, «Better Regulation Guidelines» (Directrices para la mejora de la legislación), SWD(2021) 305 final, Comisión Europea, Bruselas.

Justificación

Las herramientas de colaboración e intercambio de buenas prácticas, como las hojas de ruta sectoriales, podrían ayudar al sector a aplicar las nuevas disposiciones previstas en el Reglamento, con lo que se reducirían las emisiones con mayor rapidez.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Considerando 43 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(43 ter) *Reconociendo la importancia de abordar las necesidades concretas de las islas y las zonas remotas con vistas a garantizar la conectividad, debe dotarse de flexibilidad al sector del cabotaje marítimo de pasajeros, conforme se prescribe en el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, con el fin de adaptarse al régimen sin comprometer el nivel actual de servicios de transporte.*

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Considerando 43 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(43 quater) *Para tener éxito en la transición hacia los buques ecológicos y con cero emisiones es necesario ir más allá de una mentalidad fragmentaria y aplicar un enfoque integral con el fin de promover medidas innovadoras para los buques más ecológicos, en consonancia con otras normas europeas, como los Reglamentos SNV o RCDE. Por ejemplo, en lo que respecta al diseño del casco, los nuevos motores y los combustibles alternativos sostenibles, la propulsión eólica y las medidas operativas que pueden aplicarse a corto plazo para reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones, como la reducción de la velocidad o una mejor planificación de las rutas. La reducción de la velocidad (también conocida como navegación lenta) se ha probado a gran escala entre 2006 y 2012 a causa del fuerte aumento de los precios del combustible: una reducción del 10 % de la velocidad dio lugar a una reducción del consumo de aproximadamente el 19 %^{1 bis} y a la reducción correspondiente de las emisiones.*

1bis «The impact of international shipping on European air quality and climate forcing» (Repercusión del transporte marítimo internacional en la calidad del aire de Europa y el forzamiento climático), Agencia Europea de Medio Ambiente, Informe técnico n.º 4/2013.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – letra -a (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

-a) la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) por transporte efectuado como promedio de la flota de buques explotados por la misma empresa que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos;

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) el límite de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo por los buques que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos; **y**

a) el límite de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo por los buques que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos;

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) la obligación de utilizar destilados, combustibles renovables sostenibles o tecnologías de emisión cero para la energía utilizada por buques que navegan en el Ártico y que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos;

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – letra a ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a ter) la obligación de utilizar una parte de carburantes renovables de origen no biológico por los buques que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos;

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) la obligación de utilizar la tecnología de suministro de electricidad en puerto o de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro con el fin de aumentar el uso coherente de combustibles renovables **y combustibles hipocarbónicos** y de fuentes de energía sustitutorias en toda la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.

b) la obligación de utilizar la tecnología de suministro de electricidad en puerto o de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro con el fin de aumentar el uso coherente de combustibles renovables y de fuentes de energía sustitutorias en toda la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

con el fin de aumentar el uso coherente de combustibles renovables y **combustibles hipocarbónicos** y de fuentes de energía sustitutorias en toda la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.

Enmienda

con el fin de aumentar **la eficiencia energética de las operaciones de transporte** y el uso coherente de combustibles renovables y de fuentes de energía sustitutorias **para sustituir los combustibles fósiles en el transporte marítimo** en toda la Unión, **en consonancia con su objetivo de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 y los objetivos del Acuerdo de París**, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

El presente Reglamento se aplica a todos los buques de arqueo bruto superior **a 5 000** toneladas, independientemente de su pabellón, en lo que respecta a:

Enmienda

El presente Reglamento se aplica a **los proveedores de combustible para uso marítimo** y a todos los buques de arqueo bruto de **400** toneladas **o superior**, independientemente de su pabellón, en lo que respecta a:

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) la **mitad** de la energía utilizada en

Enmienda

c) la **totalidad** de la energía utilizada

viajes con origen o destino en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, cuando el último o el siguiente puerto de escala esté bajo la jurisdicción de un tercer país.

en viajes con origen o destino en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, cuando el último o el siguiente puerto de escala esté bajo la jurisdicción de un tercer país.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) la totalidad de la energía utilizada a bordo en viajes en el Ártico con origen o destino en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los viajes realizados por buques de arqueología bruta de entre 400 y 5 000 toneladas que operan en las aguas costeras nacionales de un Estado miembro con un tiempo de operación ininterrumpido máximo no superior a 72 horas de servicio están exentos de contribuir a los objetivos de los artículos 4 y 4 bis.

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación a la atmósfera de dióxido de carbono (CO₂), metano

a) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación a la atmósfera de dióxido de carbono (CO₂), metano

(CH₄) y *óxidos nitrosos* (N₂O);

(CH₄) y *óxido nitroso* (N₂O) y *el forzamiento radiactivo directo de las emisiones de carbono negro*;

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) «proveedor de combustible para uso marítimo»: proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001, que suministra combustible para uso marítimo en un puerto de la Unión;

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

g) «tecnología de emisión cero»: tecnología que cumple los requisitos del anexo III y que no conlleva que los buques liberen a la atmósfera los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos siguientes: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxidos nitrosos (N₂O), óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (PM);

g) «tecnología de emisión cero»: tecnología que cumple los requisitos del anexo III y que no conlleva que los buques liberen a la atmósfera los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos siguientes: dióxido de carbono (CO₂), **carbono negro**, metano (CH₄), óxidos nitrosos (N₂O), óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas (PM);

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) «puerto de escala»: un puerto de

i) «puerto de escala»: **puerto en el**

escala tal como se define en el artículo 3, letra b), del Reglamento (UE) 2015/757;

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

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra k

Texto de la Comisión

k) «empresa»: empresa según la definición del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757;

Enmienda

k) «empresa»: *el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval, el fletador por tiempo determinado o a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación comercial del buque por parte del armador y que sea responsable de pagar el combustible consumido por el buque;*

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra k bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

k bis) «operador comercial de un buque»: un operador que, por una remuneración, presta servicios de transporte marítimo regulares o no regulares para el transporte de pasajeros

o mercancías y tiene la facultad de decidir respecto de las operaciones comerciales del buque, por ejemplo en lo relativo a la calidad y cantidad del combustible utilizado por el buque;

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra n

Texto de la Comisión

n) «consumo de energía a bordo»: la cantidad de energía, expresada en megajulios (MJ), utilizada por un buque para la propulsión y el funcionamiento de cualquier equipo de a bordo, en el mar o en el punto de atraque;

Enmienda

n) «consumo de energía a bordo»: la cantidad de energía, expresada en megajulios (MJ), utilizada por un buque para la propulsión y el funcionamiento de cualquier equipo de a bordo, en el mar o en el punto de atraque, *sin la energía adicional utilizada debido a las características técnicas de un buque que posea una clase de hielo IA o IA Super u otra equivalente, y la energía adicional utilizada por un buque que posea una clase de hielo IC, IB, IA, o IA Super u otra equivalente debido a la navegación en condiciones de hielo;*

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra q bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

q bis) «clase de hielo»: calificación asignada a un buque por las autoridades nacionales competentes del Estado de abanderamiento o por una organización reconocida por dicho Estado que demuestra que el buque ha sido diseñado para navegar en condiciones de hielo marino;

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – letra r

Texto de la Comisión

r) «suministro de electricidad en puerto»: el sistema para suministrar electricidad a los buques atracados, con baja o alta tensión, corriente alterna o corriente continua, incluidas las instalaciones del buque y del puerto, cuando alimenta directamente al cuadro de distribución principal del buque para alimentar el estacionamiento (*hotelling*), las cargas de trabajo de servicio o la carga de baterías secundarias;

Enmienda

r) «suministro de electricidad en puerto»: el sistema para suministrar electricidad a los buques atracados, con baja o alta tensión, corriente alterna o corriente continua, incluidas las instalaciones del buque y del puerto **y las instalaciones móviles en tierra o mar**, cuando alimenta directamente al cuadro de distribución principal del buque para alimentar el estacionamiento (*hotelling*), las cargas de trabajo de servicio o la carga de baterías secundarias;

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – letra s bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

s bis) «autoridad responsable de la gestión» con respecto a una empresa naviera: a) en el caso de una empresa naviera registrada en un Estado miembro, el Estado miembro en el que esté registrada la empresa naviera; b) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro, el Estado miembro con el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes efectuados por dicha empresa naviera en los dos últimos años de seguimiento y que estén incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 2; c) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado miembro y que no haya realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación del artículo 2 en los dos últimos años de seguimiento, el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje incluido dentro del ámbito de aplicación del

artículo 2;

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra x bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

*x bis) «viaje en el Ártico no conforme»:
viaje en buque que no cumple los
requisitos establecidos en el artículo 4
quinquies;*

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra y

Texto de la Comisión

Enmienda

y) «proceso de producción menos idóneo»: el proceso de producción más intensivo en **carbono** utilizado para un combustible determinado;

y) «proceso de producción menos idóneo»: el proceso de producción más intensivo en **emisiones de gases de efecto invernadero** utilizado para un combustible determinado;

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – letra z

Texto de la Comisión

Enmienda

z) «equivalente de CO₂»: medida métrica utilizada para calcular las emisiones de CO₂, CH₄ y N₂O sobre la base de su potencial de calentamiento global, convirtiendo las cantidades de CH₄ y N₂O en la cantidad equivalente de dióxido de carbono con el mismo potencial de calentamiento global;

z) «equivalente de CO₂»: medida métrica utilizada para calcular las emisiones de CO₂, CH₄, **carbono negro** y N₂O sobre la base de su potencial de calentamiento global, convirtiendo las cantidades de CH₄ y N₂O en la cantidad equivalente de dióxido de carbono con el mismo potencial de calentamiento global **veinte años después de la emisión a la atmósfera («PCG 20»);**

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra ee bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

ee bis) «navegación en condiciones de hielo»: navegación de un buque de clase de hielo en una zona marítima situada en el borde del hielo;

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra ee ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

ee ter) «borde del hielo»: se define en el apartado 4.4 de la Nomenclatura de la OMM del hielo marino, de marzo de 2014, como el límite en cualquier momento dado entre el mar abierto y el hielo marino de cualquier tipo, sea fijo o a la deriva.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque

Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque y *obligación de adopción de carburantes renovables de origen no biológico*

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – guion 1

Texto de la Comisión

— el **- 2 %** a partir del 1 de enero de 2025;

Enmienda

— el **[- 5 %]** a partir del 1 de enero de 2025;

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – guion 2

Texto de la Comisión

— el **- 6 %** a partir del 1 de enero de 2030;

Enmienda

— el **[- 14 %]** a partir del 1 de enero de 2030;

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – guion 3

Texto de la Comisión

— el **- 13 %** a partir del 1 de enero de 2035;

Enmienda

— el **[- 26 %]** a partir del 1 de enero de 2035;

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – guion 4

Texto de la Comisión

— el **- 26 %** a partir del 1 de enero de 2040;

Enmienda

— el **[- 55 %]** a partir del 1 de enero de 2040;

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – guion 5

Texto de la Comisión

— el **- 59 %** a partir del 1 de enero de

Enmienda

— el **[- 80 %]** a partir del 1 de enero

2045;

de 2045;

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – guion 6

Texto de la Comisión

— el – 75 % a partir del 1 de enero de 2050.

Enmienda

— el *[– 100 %]* a partir del 1 de enero de 2050.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo I con el fin de insertar o actualizar las normas de referencia para medir y contabilizar con precisión la contribución de las fuentes de energía sustitutorias a la luz del progreso científico y técnico.

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo II con el fin de incluir los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» relacionados con cualquier fuente de energía nueva o *para* adaptar los factores de emisión existentes a fin de garantizar la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo II con el fin de ***garantizar que los factores de emisión sean tan representativos como sea posible de las emisiones reales de acuerdo con los mejores conocimientos técnicos y científicos disponibles***, incluir los factores de emisión «de la extracción al consumo en

Unión en *el ámbito* de la energía.

el barco» relacionados con *el carbono negro o* cualquier fuente de energía nueva o adaptar los factores de emisión existentes a fin de garantizar la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la Unión en *los ámbitos* de la energía, *el clima y el medio ambiente*.

Enmienda 99

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

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 26 por el que se modifique el anexo II a fin de diferenciar los factores de emisión «del pozo al tanque» de combustibles de la categoría «fósil» en función de su origen, especificando e incluyendo al menos las respectivas emisiones previas, del transporte y en el caso del GNL también las emisiones de la licuefacción, del almacenamiento y de la carga del buque.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 bis

Cuota mínima de carburantes renovables de origen no biológico para los buques

1. La proporción anual de carburantes renovables de origen no biológico o de uso directo de energía renovable en relación con la energía utilizada a bordo por un buque durante un período de notificación tendrá, como mínimo, los siguientes valores:

- *el 6 % a partir del 1 de enero de 2030;*
- *el 12 % a partir del 1 de enero de 2035;*
- *el 24 % a partir del 1 de enero de 2040;*
- *el 48 % a partir del 1 de enero de 2045;*
- *el 70 % a partir del 1 de enero de 2050.*

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento Artículo 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 ter

Obligaciones de notificación para los proveedores de combustible de uso marítimo

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los proveedores de combustible de uso marítimo consignarán en la base de datos sobre la conformidad a que se refiere el artículo 16, la información siguiente relativa al período de notificación:

- a) el volumen de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y desglosado por cada tipo de energía;***
- b) las emisiones a lo largo del ciclo de vida, el origen de las materias primas y el proceso de conversión de cada tipo de combustible renovable y de combustible hipocarbónico suministrado en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.***

Enmienda 102

**Propuesta de Reglamento
Artículo 4 quater (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 quater

Proporción mínima de carburantes renovables de origen no biológico disponibles en puertos de la Unión

- 1. Los proveedores de combustible para uso marítimo garantizarán que la totalidad del combustible para uso marítimo vendido en el transcurso de un año a buques en cada uno de los puertos de la Unión cumpla los límites, valores y fechas de aplicación establecidos en el artículo 4 bis, a fin de proporcionar los combustibles necesarios para los buques.***

Enmienda 103

**Propuesta de Reglamento
Artículo 4 quinquies (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 quinquies

***Eficiencia energética y operativa:
intensidad de emisión de gases de efecto invernadero por transporte efectuado***

- 1. Las empresas reducirán linealmente las emisiones anuales de GEI por transporte efectuado en al menos un 40 % para 2030, como promedio en todos los buques bajo su responsabilidad, en comparación con el rendimiento medio por categoría de buque de los buques del mismo tamaño y tipo notificado en virtud del presente Reglamento o, en su caso, del Reglamento (UE) 2015/757.***
- 2. Cuando, en un período de notificación determinado, una empresa no cumpla la reducción anual a que se refiere el apartado 1 del presente artículo,***

la autoridad responsable de la gestión con respecto a la empresa impondrá una sanción económica efectiva, proporcionada y disuasoria. El pago de la sanción por exceso de emisiones no eximirá a la empresa de sus obligaciones de conformidad con el apartado 1 del presente artículo. En el caso de las empresas que hayan incumplido los límites de emisiones establecidos en el presente artículo, se aplicarán las disposiciones del artículo 23, apartado 3.

3. La Comisión adoptará actos delegados a más tardar [seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] con arreglo al artículo 26 por los que se complemente el presente Reglamento como sigue:

i) se definirá el rendimiento medio por categoría de buque a que se refiere el apartado 1;

ii) se determinará la base de referencia y el factor de reducción lineal anual que debe aplicarse a cada categoría de buque utilizando los datos de Thetis-SNV, incluido el parámetro obligatorio «carga transportada», y el sistema de recogida de datos de la OMI, cuando esté disponible, reconociendo plenamente las reducciones de emisiones ya realizadas por las empresas «pioneras en la descarbonización», a fin de alcanzar el objetivo mencionado en el apartado 1;

iii) se especificarán las normas y medios para calcular y cobrar la sanción por exceso de emisiones a que se refiere el apartado 2; iv) se especificará cualquier otra norma o método necesario para el seguimiento, cumplimiento y verificación del cumplimiento del presente artículo, para todos los buques incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) graneleros;

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2 – letra b ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b ter) petroleros;

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2 – letra b quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b quater) el resto de buques definidos en el artículo 2, a más tardar el [1 de enero de 2035].

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto porque la instalación del puerto no sea compatible con el equipo de electricidad en puerto instalado a bordo;

suprimida

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. *Los operadores de buques informarán de antemano a los puertos en los que hagan escala de sus intenciones de conectarse al suministro de electricidad en puerto, e indicarán la cantidad de electricidad que requieren durante la escala en cuestión y el equipo de electricidad a bordo.*

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. *A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto de ejecución por el que se establezca el contenido, el formato y los plazos para que los operadores de buques faciliten la información a que se refiere el apartado 3 bis a las autoridades del puerto de escala.*

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo III con el fin de insertar referencias a nuevas tecnologías en la lista de tecnologías o criterios de emisión cero aplicables para su uso, cuando estas nuevas tecnologías se consideren equivalentes a las tecnologías enumeradas en dicho anexo a la luz del progreso científico y técnico.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo III con el fin de insertar referencias a nuevas tecnologías en la lista de tecnologías o **modificar los** criterios de emisión cero aplicables para su uso, cuando estas nuevas tecnologías **o criterios de uso** se consideren equivalentes a las tecnologías enumeradas en dicho anexo **o mejores que ellas** a la luz del progreso científico y técnico.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. El puerto de escala velará por que haya un suministro de electricidad en puerto suficiente para los buques y por que la instalación del puerto permita el uso del equipo de electricidad en puerto instalado a bordo más utilizado en consonancia con los requisitos establecidos en el [Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (COM(2021)0559)].

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. A partir del 1 de enero de 2035, **las excepciones enumeradas** en el apartado 3, **letras d) y e)**, no **podrán** aplicarse a un buque determinado más de cinco veces en total durante un año de notificación. No se contabilizará una escala portuaria a efectos del cumplimiento de esta disposición cuando la empresa demuestre que no podía razonablemente saber que el buque no podrá conectarse por las razones mencionadas en el apartado 3, **letras d) y e)**.

6. A partir del 1 de enero de 2035, **la excepción enumerada** en el apartado 3, **letra d)**, no **podrá** aplicarse a un buque determinado más de cinco veces en total durante un año de notificación. No se contabilizará una escala portuaria a efectos del cumplimiento de esta disposición cuando la empresa demuestre que no podía razonablemente saber que el buque no podrá conectarse por las razones mencionadas en el apartado 3, **letra d)**.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento Artículo 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 5 bis

Requisitos adicionales para la energía utilizada en viajes en el Ártico

1. Todo buque que navegue en el Ártico utilizará destilados o combustibles renovables sostenibles para sus necesidades energéticas, salvo que esté impulsado íntegramente por tecnologías de emisión cero según se definen en el anexo III.

2. El apartado 1 se entiende sin perjuicio de requisitos más ambiciosos que puedan derivarse de la aplicación de los artículos 4, 4 bis y 5.

3. La Comisión adoptará actos delegados a más tardar el ... [seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] con arreglo al artículo 26 por los que se complemente el presente Reglamento especificando las normas y metodología necesarias para el seguimiento, el cumplimiento y la verificación del cumplimiento.

Enmienda 114

**Propuesta de Reglamento
Artículo 5 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 5 ter

Sistemas de depuración de gases de escape de bucle abierto

1. Los vertidos de residuos de los sistemas de depuración de gases de escape de bucle abierto («lavadores de gases») en alta mar en viajes incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se prohibirán a partir del 1 de enero de 2027.

2. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión adoptará un acto

delegado por el que se establezcan los requisitos detallados para el cumplimiento de esta obligación.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Para ello, las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos sin perjuicio de las modificaciones que sean evaluadas por el verificador. Las empresas **posibilitarán que exista una certeza razonable sobre** la integridad de los datos que deben ser objeto de seguimiento y notificación.

Enmienda

3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Para ello, las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos sin perjuicio de las modificaciones que sean evaluadas por el verificador. Las empresas **garantizarán** la integridad de los datos que deben ser objeto de seguimiento y notificación.

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Al llevar a cabo las actividades de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 7 **a 9** y 14 del presente Reglamento, se utilizarán, cuando proceda, la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

Enmienda

5. Al llevar a cabo las actividades de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 7, **8** y 14 del presente Reglamento, se utilizarán, cuando proceda, la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 3 – letra d

Texto de la Comisión

d) una descripción de que el buque dispone de un equipo instalado y

Enmienda

d) una descripción de que el buque dispone de un equipo instalado y

certificado que permite el suministro de electricidad en puerto, en una tensión y una frecuencia especificadas, incluidas las herramientas especificadas en las normas IEC/IEEE 80005-1 (alta tensión) e IEC/IEEE 80005-3 (baja tensión) o está equipado con fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;

certificado que permite el suministro de electricidad en puerto, en una tensión y una frecuencia especificadas, incluidas las herramientas especificadas en las normas IEC/IEEE 80005-1 (alta tensión) e IEC/IEEE 80005-3 (baja tensión) o está equipado con fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III, ***junto con una descripción de sus especificaciones técnicas principales, incluida su capacidad expresada en megajulios (MJ) según proceda;***

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 3 – letra e

Texto de la Comisión

e) una descripción de la fuente o fuentes de energía que se pretende utilizar a bordo durante la navegación y en el punto de atraque para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 4 y 5;

Enmienda

e) una descripción de la fuente o fuentes de energía que se pretende utilizar a bordo durante la navegación y en el punto de atraque para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 4 y 5, ***incluidas las fuentes de energía con las que se pretende alimentar la tecnología de emisión cero, según se especifica en el anexo III, como la principal fuente de energía prevista para cargar el almacenamiento de electricidad a bordo y alimentar las pilas de combustible, y en el artículo 5 bis;***

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 3 – letra k

Texto de la Comisión

k) una descripción del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan;

Enmienda

k) una descripción ***de las medidas adoptadas para evitar las lagunas de datos y el fraude y*** del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan ***de forma***

inevitable, así como los métodos para identificar errores en los datos;

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 3 – letra l bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

l bis) información sobre la clase de hielo del buque, si la energía adicional debida a la pertenencia a dicha clase debe dejarse fuera de la energía utilizada a bordo;

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 3 – letra l ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

l ter) una lista del personal que está facultado para introducir datos en el plan de seguimiento y documentación sobre su formación;

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 3 – letra l quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

l quater) una descripción del procedimiento para el seguimiento de la distancia recorrida durante todo el trayecto y al navegar en condiciones de hielo, la fecha y la hora en que se navegó en tales condiciones, el consumo de combustible y la energía suministrada por fuentes de energía sustitutivas o una tecnología de emisión cero según se especifica en el anexo III al navegar en condiciones de hielo, y si la energía adicional debida a la navegación en

condiciones de hielo debe excluirse de la energía utilizada a bordo.

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. La Comisión **determinará, mediante actos de ejecución, dichos modelos**, incluidas las normas técnicas para su aplicación **uniforme. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.**

Enmienda

4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. La Comisión **adoptará actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de planes de seguimiento normalizados basados en** modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación y **uso uniformes.**

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Las empresas modificarán el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones siguientes:

Enmienda

2. Las empresas modificarán el plan de seguimiento **sin demora indebida** si se da cualquiera de las situaciones siguientes:

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) cuando los métodos para evitar lagunas de datos e identificar errores en los datos se consideren inadecuados para garantizar la fiabilidad y transparencia de los datos.

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. El verificador evaluará las modificaciones del plan de seguimiento a que se refieren las letras b), c) y d) del apartado 2 del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes con el artículo 6.

Enmienda

4. El verificador evaluará las modificaciones del plan de seguimiento a que se refieren las letras b), c), d) **y e bis)** del apartado 2 del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes con el artículo 6.

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento Artículo 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 8 bis

Certificado de combustible FuelEU Maritime

1. Los proveedores de combustibles marítimos proporcionarán al capitán del buque un «certificado de combustible FuelEU Maritime», que deberá adjuntarse a la nota de entrega de combustible. El proveedor de combustible será responsable de la exactitud de la información.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución con arreglo al artículo 26 por los que se cree un modelo para el certificado de combustible FuelEU Maritime al que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – título

Texto de la Comisión

Certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables líquidos y gaseosos de origen no biológico para el transporte y combustibles **de carbono reciclado**

Enmienda

Certificación de biocarburantes, biogás, carburantes renovables líquidos y gaseosos de origen no biológico para el transporte y **otros** combustibles

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Cuando los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y **los** combustibles **de carbono reciclado**, tal como se definen en la Directiva (UE) 2018/2001, deban tenerse en cuenta para los fines contemplados en el artículo 4, **apartado 1**, del presente Reglamento, se aplicarán las normas siguientes:

Enmienda

1. Cuando los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y **otros** combustibles, tal como se definen en la Directiva (UE) 2018/2001, deban tenerse en cuenta para los fines contemplados en el artículo 4 del presente Reglamento, se aplicarán las normas siguientes:

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los carburantes renovables de origen no biológico y **del combustible de carbono reciclado** que cumplan los umbrales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en **el artículo 27, apartado 3, de** la Directiva (UE) 2018/2001 se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en dicha Directiva;

Enmienda

b) los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los carburantes renovables de origen no biológico **y de otros combustibles** que cumplan los umbrales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 27 de la Directiva (UE) 2018/2001 **y los actos delegados pertinentes sobre adicionalidad y metodología de GEI** se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en dicha Directiva;

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) se considerará que los biocarburantes y el biogás que no cumplen lo dispuesto en la letra a) o que se producen a partir de cultivos alimentarios y forrajeros tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción de combustibles fósiles menos idóneo para este tipo de combustible;

Enmienda

c) se considerará que los biocarburantes y el biogás que no cumplen lo dispuesto en la letra a) o que se producen a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ***incluidos cultivos intermedios y destilados de ácidos grasos de palma***, tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción de combustibles fósiles menos idóneo para este tipo de combustible;

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) se considerará que los carburantes renovables de origen no biológico ***y los combustibles de carbono reciclado*** que no cumplen lo dispuesto en la letra b) tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo para este tipo de combustibles.

Enmienda

d) se considerará que los carburantes renovables de origen no biológico que no cumplen lo dispuesto en la letra b) ***y cualquier otro combustible que no cumpla los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001*** tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo para este tipo de combustibles.

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las empresas facilitarán datos exactos y fiables sobre la intensidad de las

Enmienda

2. Las empresas facilitarán datos exactos, ***completos*** y fiables sobre la

emisiones de GEI y las características de sostenibilidad de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y **el combustible de carbono reciclado**, verificados por un régimen reconocido por la Comisión de conformidad con el artículo 30, apartados 5 y 6 de la Directiva (UE) 2018/2001.

intensidad de las emisiones de GEI y las características de sostenibilidad de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y **otros combustibles**, verificados por un régimen reconocido por la Comisión de conformidad con el artículo 30, apartados 5 y 6 de la Directiva (UE) 2018/2001.

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Las empresas tendrán derecho a desviarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco», siempre que los valores reales se certifiquen mediante **ensayos de laboratorio o** mediciones directas de las emisiones. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas sobre la realización de **ensayos de laboratorio y** mediciones directas de las emisiones.

Enmienda

3. Las empresas tendrán derecho a desviarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco», siempre que los valores reales se certifiquen mediante mediciones directas de las emisiones **con arreglo al artículo 30, apartados 5 y 6, de la Directiva (UE) 2018/2001**. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas sobre la realización de mediciones directas de las emisiones. **Para la obtención de los valores reales relacionados con los carburantes renovables de origen no biológico, los valores deben desarrollarse de conformidad con el anexo V de la Directiva (UE) 2018/2001 y los próximos actos delegados relativos a la adicionalidad y la metodología en materia de GEI para los carburantes renovables de origen no biológico.**

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos previstos en los artículos 6 a 9. Si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades con respecto al cumplimiento de dichos requisitos, la empresa de que se trate revisará su plan de seguimiento según corresponda y presentará el plan revisado para que el verificador realice una evaluación final antes de que empiece el período de notificación. La empresa llegará a un acuerdo con el verificador sobre el plazo necesario para introducir dichas revisiones. Dicho plazo deberá finalizar, en todo caso, antes del comienzo del período de notificación.

Enmienda

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos previstos en los artículos 6 a 9. Si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades con respecto al cumplimiento de dichos requisitos, la empresa de que se trate revisará su plan de seguimiento según corresponda ***sin demora injustificada*** y presentará el plan revisado para que el verificador realice una evaluación final antes de que empiece el período de notificación. La empresa llegará a un acuerdo con el verificador sobre el plazo necesario para introducir dichas revisiones. Dicho plazo deberá finalizar, en todo caso, ***un mes*** antes del comienzo del período de notificación.

Enmienda 136

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3**

Texto de la Comisión

3. Cuando la evaluación de verificación detecte declaraciones incorrectas o faltas de conformidad con el presente Reglamento, el verificador informará de ello oportunamente a la empresa afectada. A continuación, la empresa modificará las declaraciones incorrectas o las faltas de conformidad para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo.

Enmienda

3. Cuando la evaluación de verificación detecte declaraciones incorrectas o faltas de conformidad con el presente Reglamento, el verificador informará de ello oportunamente a la empresa afectada. A continuación, la empresa modificará las declaraciones incorrectas o las faltas de conformidad ***sin demora injustificada*** para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo.

Enmienda 137

**Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 2 – letra d**

Texto de la Comisión

d) el uso del suministro de electricidad

Enmienda

d) el uso del suministro de electricidad

en puerto o la presencia de excepciones certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5.

en puerto o la presencia de excepciones **enumeradas en el artículo 5, apartado 3**, certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5;

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) las fuentes de energía utilizadas notificadas a fin de cumplir las disposiciones del artículo 5 bis;

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 2 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d ter) la exhaustividad, transparencia y coherencia de los registros pertinentes del buque.

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El verificador determinará los riesgos potenciales relacionados con el proceso de seguimiento y notificación comparando la cantidad, el tipo y el factor de emisión notificados de la energía utilizada a bordo por los buques con los datos estimados basados en los datos de seguimiento de los buques y en características como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones **significativas**, el verificador realizará análisis adicionales.

1. El verificador determinará los riesgos potenciales relacionados con el proceso de seguimiento y notificación comparando la cantidad, el tipo y el factor de emisión notificados de la energía utilizada a bordo por los buques con los datos estimados basados en los datos de seguimiento de los buques y en características como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones, el verificador realizará análisis adicionales.

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. El verificador proporcionará, para cada uno de los buques bajo su vigilancia, un programa de medidas de gestión de calidad individual que se deben adoptar para evitar lagunas de datos y errores.

Enmienda 142

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los verificadores estarán acreditados para las actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008.

1. Los verificadores estarán acreditados para las actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008. **El organismo nacional de acreditación notificará a la Comisión sin demora injustificada la lista de verificadores acreditados junto con la información que permita su identificación y su registro en la base de datos.**

Enmienda 143

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados **de conformidad con el artículo 26, con objeto de completar** el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados **con arreglo al artículo 26 por los que se complete** el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios

adicionales de acreditación de los verificadores. Los métodos especificados en dichos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en los artículos 10 y 11 y en las normas pertinentes aceptadas internacionalmente.

adicionales de acreditación de los verificadores **y se vele por la independencia e imparcialidad de estos.** Los métodos especificados en dichos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en los artículos 10 y 11 y en las normas pertinentes aceptadas internacionalmente.

Enmienda 144

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) para cada buque al que se aplique lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, la conexión al suministro de electricidad en tierra y la utilización o la existencia de cualquiera de las excepciones enumeradas en el artículo 5, apartado 3;

Enmienda

b) para cada buque al que se aplique lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, la conexión al suministro de electricidad en tierra y la utilización o la existencia de cualquiera de las excepciones enumeradas en el artículo 5, apartado 3, **certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5;**

Enmienda 145

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar;

Enmienda

c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque, **en el puerto** y en el mar;

Enmienda 146

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar.

Enmienda

e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar, **incluida la cantidad de cada fuente de energía que alimente**

las tecnologías de emisión cero, como la energía eólica, la energía solar, las fuentes de electricidad almacenadas en baterías, el tipo de combustible que alimenta las pilas de combustible y las baterías;

Enmienda 147

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) cuando proceda, la fecha, hora y posición geográfica de entrada y de salida del Ártico y la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar;

Enmienda 148

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 1 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e ter) la clase de hielo del buque, si la energía adicional debida a la pertenencia a dicha clase debe excluirse de la energía utilizada a bordo;

Enmienda 149

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 1 – letra e quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e quater) la fecha y hora de la navegación en condiciones de hielo, la cantidad de cada tipo de combustible consumido al navegar en condiciones de hielo, la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutiva consumida al navegar en condiciones de hielo, la

distancia recorrida al navegar en condiciones de hielo, la distancia recorrida durante el trayecto, la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el mar, la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutiva consumida en el mar, si la energía adicional consumida debido a la navegación en condiciones de hielo debe excluirse de la energía utilizada a bordo.

Enmienda 150

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las empresas registrarán anualmente la información y los datos enumerados en el apartado 1 de una manera transparente que permita al verificador verificar el cumplimiento del presente Reglamento.

Enmienda

2. Las empresas registrarán anualmente la información y los datos enumerados en el apartado 1 ***en la base de datos sobre la conformidad a que se refiere el artículo 16 de*** una manera ***oportuna y transparente y los compilarán anualmente de forma*** que permita al verificador verificar el cumplimiento del presente Reglamento.

Enmienda 151

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) calculará, según proceda, el porcentaje de carburante renovable de origen no biológico sobre el promedio anual de la energía utilizada a bordo del buque de que se trate;

Enmienda 152

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 2 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) evaluará, cuando proceda, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 5 bis (nuevo);

Enmienda 153

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) calculará el importe de las sanciones a que se refieren el artículo 20, apartados 1 y 2.

suprimida

Justificación

Desplazada de lugar para pasar a ser una tarea de las autoridades competentes.

Enmienda 154

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) agregará de forma independiente y con carácter anual la información objeto de seguimiento y registro con arreglo al artículo 14, apartado 1, letras c), d), e) y e bis) para cada buque y la facilitará a las empresas para su envío a la base de datos de conformidad con el artículo 16, apartado 3;

Enmienda 155

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d ter) recopilará la información antes

mencionada y la presentará a la autoridad competente del Estado miembro.

Enmienda 156

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra d quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d quater) evaluará la calidad y la coherencia del plan de seguimiento, los datos introducidos y el respeto del sistema de gestión de la calidad.

Enmienda 157

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Sobre la base de la información facilitada por el verificador, la autoridad competente del Estado miembro calculará el importe de las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2.

Enmienda 158

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Base de datos sobre la conformidad y presentación de informes

Base de datos sobre la conformidad, presentación de informes *y publicación de información*

Enmienda 159

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica sobre la conformidad para supervisar el cumplimiento de los artículos 4 y 5, y velará por su funcionamiento. La base de datos sobre la conformidad se utilizará para llevar un registro del balance de la conformidad de los buques y del uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18. Podrán acceder a *ella* las empresas, los verificadores, las autoridades competentes y la Comisión.

Enmienda

1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica ***gestionada de forma centralizada*** sobre la conformidad, ***que se integrará con el sistema Thetis-SNV establecido en el marco del Reglamento (UE) 2015/757,*** para supervisar el cumplimiento de los artículos 4, ***4 bis, 4 quater, 5 y 5 bis, y almacenar y publicar la información presentada por las empresas de conformidad con el apartado 3 del presente artículo,*** y velará por su funcionamiento. La base de datos sobre la conformidad se utilizará para llevar un registro del balance de la conformidad de los buques, ***del uso de las exenciones establecidas en el artículo 5, apartado 3,*** y del uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18, ***así como de las sanciones impuestas en virtud del artículo 20, de las sanciones notificadas en virtud del artículo 23, de la lista de autoridades competentes a que se refiere el artículo 25 y de la información presentada de conformidad con el apartado 3 del presente artículo.*** Podrán acceder a ***la base de datos*** las empresas, los verificadores, las autoridades competentes, la Comisión y ***el público general de manera transparente y fácilmente accesible. La información incluida en la base de datos estará disponible en un formato de datos abiertos sin anonimización o agregación.***

Enmienda 160

**Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 2**

Texto de la Comisión

2. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, las normas relativas a ***los derechos de acceso*** y las

Enmienda

2. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, las normas relativas a ***la accesibilidad*** y las especificaciones

especificaciones funcionales y técnicas de la base de datos sobre la conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

funcionales y técnicas de la base de datos sobre la conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Enmienda 161

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. A más tardar el 30 de abril de cada año, la empresa registrará en la base de datos sobre la conformidad para cada uno de sus buques la información a que se refiere el artículo 15, apartado 2, según determine el verificador, junto con información que permita identificar el buque y la empresa, así como la identidad del verificador que haya llevado a cabo la evaluación.

Enmienda

3. A más tardar el 30 de abril de cada año, la empresa registrará en la base de datos sobre la conformidad para cada uno de sus buques la información a que se refiere el artículo 15, apartado 2, según determine **y calcule** el verificador, **el uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18 y las excepciones anuales aplicadas en el marco del artículo 5, apartado 3, de haberlas**, junto con información que permita identificar el buque y la empresa, así como la identidad del verificador que haya llevado a cabo la evaluación.

Enmienda 162

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En caso de que el buque tenga un balance de la conformidad excedentario para el período de notificación, la empresa podrá acumularlo en el mismo balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación. La empresa registrará la acumulación del balance de la conformidad excedentario en el período de notificación siguiente en la base de datos sobre la conformidad, previa aprobación de

Enmienda

1. En caso de que el buque tenga un balance de la conformidad excedentario para el período de notificación, la empresa podrá acumularlo en el mismo balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación. La empresa registrará la acumulación del balance de la conformidad excedentario en el período de notificación siguiente en la base de datos sobre la conformidad, previa aprobación de

su verificador. La empresa ya no podrá acumular el balance de la conformidad excedentario una vez expedido el certificado de conformidad FueIEU.

su verificador. La empresa ya no podrá acumular el balance de la conformidad excedentario una vez expedido el certificado de conformidad FueIEU. ***El balance de la conformidad excedentario no utilizado para el siguiente período de notificación tendrá una validez de tres años.***

Enmienda 163

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Se permitirá a las empresas acumular los balances de la conformidad excedentarios de los buques propulsados exclusivamente con energía renovable, como la eólica o la solar, siempre que estos buques no se utilicen únicamente con fines de ocio.

Enmienda 164

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) por un buque que se encuentre en su último año de actividad.

Enmienda 165

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los balances de la conformidad de dos o más buques, verificados por el mismo verificador, podrán acumularse a efectos del cumplimiento de los requisitos

1. Los balances de la conformidad de dos o más buques, verificados por el mismo verificador, podrán acumularse a efectos del cumplimiento de los requisitos

del artículo 4. El balance de la conformidad de un buque no podrá incluirse en más de una acumulación en el mismo período de notificación.

del artículo 4 **hasta el 31 de diciembre de 2039**. El balance de la conformidad de un buque no podrá incluirse en más de una acumulación en el mismo período de notificación.

Enmienda 166

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Si el 1 de mayo del año siguiente al período de notificación el buque tiene un balance de la conformidad deficitario, la empresa pagará una sanción. **El verificador** calculará el importe de la sanción sobre la base de la fórmula especificada en el anexo V.

Enmienda

1. Si el 1 de mayo del año siguiente al período de notificación el buque tiene un balance de la conformidad deficitario, **dicho déficit se agregará al balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación** y la empresa pagará una sanción. **La autoridad responsable de la gestión de la empresa naviera** calculará el importe de la sanción sobre la base de la fórmula especificada en el anexo V.

Enmienda 167

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La empresa pagará una sanción por cada escala portuaria no conforme. **El verificador** calculará el importe de la sanción multiplicando el importe de 250 EUR por los megavatios de potencia instalada a bordo y por el número de horas **completadas** en el punto de atraque.

Enmienda

2. La empresa pagará una sanción por cada escala portuaria no conforme. **La autoridad responsable de la gestión de la empresa naviera** calculará el importe de la sanción multiplicando el importe de 250 EUR por los megavatios de potencia instalada a bordo y por el número de horas **redondeadas pasadas** en el punto de atraque.

Cuando un barco no cumpla la obligación relativa a los carburantes renovables de origen no biológico establecida en el artículo 4 bis, la diferencia con respeto a la cuota expresada en puntos

porcentuales se multiplicará por dos y se añadirá al límite establecido en el artículo 4, apartado 2, como penalización, salvo que la falta de conformidad con la cuota se deba a la falta de suministro de combustible.

Enmienda 168

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 26 por el que se especifiquen las modalidades para la sanción a que se refiere el apartado 2, los criterios de aplicación y las normas de aplicación.

Enmienda 169

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 ter. La empresa pagará una sanción disuasoria por cada viaje en el Artículo no conforme. A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 26 por el que se establezca la fórmula de cálculo de la sanción por viajes en el Artículo no conformes.

Enmienda 170

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, el verificador expedirá un certificado de conformidad FueIEU una vez que se hayan pagado las sanciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las acciones a que se refiere el presente artículo, así como la prueba de los pagos financieros de conformidad con el artículo 21, se consignarán en el certificado de conformidad FueIEU.

Enmienda

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, el verificador expedirá un certificado de conformidad FueIEU una vez que se hayan pagado las sanciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo. ***El verificador expedirá un certificado de conformidad FueIEU mediante el pago de las sanciones a una empresa durante un máximo de dos años consecutivos. Para el segundo año consecutivo de no conformidad, se doblarán la sanción calculada sobre la base de la fórmula especificada en el anexo V y el balance de conformidad deficitario del buque en el siguiente período. En los siguientes períodos de notificación el verificador no expedirá un certificado de conformidad FueIEU.*** Las acciones a que se refiere el presente artículo, así como la prueba de los pagos financieros de conformidad con el artículo 21, se consignarán en el certificado de conformidad FueIEU.

Enmienda 171

**Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 3 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. La empresa tendrá derecho frente al operador comercial del buque al reembolso de los costes y responsabilidades en que haya incurrido la empresa como entidad incluida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Enmienda 172

**Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 4**

Texto de la Comisión

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 **para modificar** el anexo V a fin de adaptar la fórmula a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y modificar el importe de la sanción fija establecida en el apartado 2 del presente artículo, teniendo en cuenta la evolución del coste de la energía.

Enmienda

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 **por el que se modifique** el anexo V a fin de adaptar la fórmula a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y modificar el importe de la sanción fija establecida en el apartado 2 del presente artículo, teniendo en cuenta la evolución del coste de la energía **y velando por el efecto disuasorio de las sanciones. En particular, la Comisión velará por que las sanciones sean al menos el doble de la diferencia entre el precio del combustible utilizado por el buque y la cantidad y el precio del combustible renovable más rentable.**

Enmienda 173

**Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 4 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. El proveedor de combustible para uso marítimo pagará una sanción por no suministrar los combustibles necesarios en los puertos de la Unión, tal como se establece en el artículo 4 ter.

A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 26 por el que se establezca la fórmula de cálculo del importe de la sanción, así como los criterios y las normas de aplicación.

Enmienda 174

**Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 4 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter. *El puerto de escala pagará una sanción por no proporcionar un suministro suficiente de electricidad en puerto a través de la instalación del puerto que permita el uso del equipo de electricidad en puerto instalado a bordo más utilizado.*

A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 26 por el que se establezca la fórmula de cálculo del importe de la sanción, así como los criterios y las normas de aplicación.

Enmienda 175

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Asignación de sanciones para apoyar los combustibles renovables **y los hipocarbónicos** en el sector marítimo

Asignación de sanciones para apoyar los combustibles renovables en el sector marítimo

Enmienda 176

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán al apoyo de **proyectos comunes destinados a la rápida implantación de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos** en el sector marítimo. **Los proyectos financiados con cargo a los fondos recaudados mediante las sanciones estimularán la producción de mayores cantidades de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el**

1. Las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán **a la mejora de la eficiencia energética de los buques y al apoyo de la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar** el sector del transporte marítimo, **también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el**

sector marítimo, facilitarán la construcción de instalaciones adecuadas de suministro de combustible o puertos de conexión eléctrica en las instalaciones portuarias, y apoyarán el desarrollo, ensayo e implantación de las tecnologías europeas más innovadoras en la flota para lograr reducciones significativas de las emisiones.

amoníaco, que son producidos a partir de fuentes renovables, y de tecnologías de propulsión de emisión cero, incluidas las tecnologías eólicas. El 20 % de las sanciones anuales recaudadas se utilizará para contribuir a la protección, recuperación y mejor gestión de los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, como las zonas marinas protegidas, y para promover una economía azul sostenible transversal, como la energía marina renovable. Todos los proyectos apoyados mediante las sanciones recaudadas se harán públicos y serán coherentes con los objetivos del presente Reglamento.

Enmienda 177

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el apartado 1 se asignarán al fondo *de innovación* a que se refiere el artículo **10 bis, apartado 8**, de la Directiva 2003/87/CE. Estos ingresos constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, y se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al fondo de innovación.

Enmienda

2. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el apartado 1 se asignarán al fondo *para los océanos* a que se refiere el [artículo X] de la Directiva 2003/87/CE *y se utilizarán de conformidad con lo establecido en el apartado 1*. Estos ingresos constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, y se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al fondo de innovación.

Enmienda 178

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, *de conformidad*

Enmienda

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados *con arreglo al*

con el artículo 26, a fin de completar el presente Reglamento en lo que respecta a las modalidades de pago de las sanciones mencionadas en el artículo 20, apartados 1 y 2.

artículo 26 *por los que se complete* el presente Reglamento en lo que respecta a las modalidades de pago de las sanciones mencionadas en el artículo 20, apartados 1 y 2, *y las modalidades para poner la información sobre los proyectos financiados a disposición del público.*

Enmienda 179

Propuesta de Reglamento Artículo 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 22 bis

Etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques

- 1. Al objeto de incentivar la reducción de emisiones y aumentar la transparencia de la información, la Comisión establecerá un sistema integral de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental de los buques que será de aplicación a los buques incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.***
- 2. A más tardar el 1 de julio de 2023, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de disposiciones detalladas en lo que respecta al funcionamiento del sistema de etiquetado la Unión para el comportamiento medioambiental de los buques, así como a las normas técnicas en las que se fundamente.***

Enmienda 180

Propuesta de Reglamento Artículo 23 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el [dd/mm/20xx] y le notificarán sin demora toda modificación ulterior.

Enmienda

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el [**seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento**] y le notificarán sin demora toda modificación ulterior. **A más tardar el [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión facilitará al Parlamento Europeo y al Consejo una visión general de las medidas nacionales establecidas por los Estados miembros e informará regularmente de cualquier modificación ulterior.**

Enmienda 181

**Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 2 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La Comisión prestará apoyo técnico a los Estados miembros, cuando proceda, para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Reglamento.

Enmienda 182

**Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 3**

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Cuando un buque no haya presentado un certificado válido de

3. Cuando un buque no haya presentado un certificado válido de

conformidad FuelEU durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de escala **podrá**, tras dar a la empresa interesada la oportunidad de presentar sus observaciones, **emitir** una orden de expulsión. La autoridad competente del Estado miembro notificará la orden de expulsión a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Todo Estado miembro, con excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegará la entrada del buque objeto de la orden de expulsión en cualquiera de sus puertos hasta que la empresa cumpla sus obligaciones. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones.

conformidad FuelEU durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de escala **emitirá**, tras dar a la empresa interesada la oportunidad de presentar sus observaciones, una orden de expulsión. La autoridad competente del Estado miembro notificará la orden de expulsión a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Todo Estado miembro, con excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegará la entrada del buque objeto de la orden de expulsión en cualquiera de sus puertos hasta que la empresa cumpla sus obligaciones. Cuando el buque enarbole la bandera de un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, ordenará la inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones.

Enmienda 183

Propuesta de Reglamento Artículo 25 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes responsables de la aplicación y ejecución del presente Reglamento (en lo sucesivo, «las autoridades competentes»). Comunicarán a la Comisión sus nombres y datos de contacto. La Comisión publicará en su sitio web la lista de autoridades competentes.

Enmienda

Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes **independientes** responsables de la aplicación y ejecución del presente Reglamento (en lo sucesivo, «las autoridades competentes»). Comunicarán a la Comisión sus nombres y datos de contacto. La Comisión publicará en su sitio web **y en la base de datos** la lista de autoridades competentes.

Enmienda 184

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los poderes para adoptar los actos delegados *a que se refieren* el artículo 4, **apartado 6**, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4 y el artículo 21, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

Enmienda

2. Los poderes para adoptar los actos delegados *mencionados en* el artículo 4, **apartados 3 y 4**, el artículo 5, apartado 4, **el artículo 8 ter (nuevo)**, el artículo 9, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4, y el artículo 21, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

Enmienda 185

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, **apartado 7**, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4, y el artículo 21, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Enmienda

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, **apartados 3 y 4**, el artículo 5, apartado 4, **el artículo 8 ter (nuevo)**, el artículo 9, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4, y el artículo 21, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Enmienda 186

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, **apartado 7**, el artículo 5, apartado 4, el artículo **9**, apartado 3, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, **apartado 4**, y el artículo 21, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado 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

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, **apartados 4 y 5**, el artículo 5, apartado 4, el artículo **5 bis**, apartado 2, el artículo 13, apartado 3, el artículo 20, **apartados 2 ter y 4**, el artículo 21, apartado 3, **y el artículo 21 ter, apartado 2**, 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 hayan formulado 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 187

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 1 de enero de **2030**, de los resultados de una evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento y la evolución de las tecnologías y el mercado de los combustibles renovables y **los hipocarbónicos** en el transporte marítimo y su impacto en el sector marítimo de la Unión. La Comisión estudiará posibles modificaciones de:

Enmienda

1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 1 de enero de **2027 y posteriormente cada tres años**, de los resultados de una evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento y la evolución de las tecnologías y el mercado de los combustibles renovables y **las tecnologías de emisión cero** en el transporte marítimo y su impacto en el sector marítimo de la Unión, **incluida su competitividad y las posibles fugas de carbono. La evaluación también valorará la integridad medioambiental del presente Reglamento en relación con los compromisos establecidos en el Acuerdo de París y en el Reglamento (UE) 2021/1119.** La Comisión estudiará, **en particular**, posibles modificaciones de:

Enmienda 188

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) el *límite contemplado* en *el artículo 4, apartado 2*;

Enmienda

a) los *límites y objetivos contemplados* en *los artículos 4 y 4 bis*;

Enmienda 189

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) los tipos de buques a los que se aplica el artículo 5, apartado 1;

Enmienda

b) *la ampliación de* los tipos de buques a los que se aplica el artículo 5, apartado 1;

Enmienda 190

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) el umbral de arqueo bruto al que se refiere el artículo 2, apartado 1;

Enmienda 191

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) la acumulación de balances de la conformidad a que se refiere el artículo 18, apartado 1;

Enmienda 192

Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 1 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) la inclusión del aceite de cocina usado y de las grasas animales de la categoría III como vía menos favorable en el artículo 9, apartado 1, letra c).

Enmienda 193

Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. En caso de adopción por la Organización Marítima Internacional de una norma mundial sobre los combustibles y antes de que dicha norma o las medidas correspondientes surtan efecto, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará la ambición y la integridad medioambiental general de las medidas decididas por la OMI, incluidas su ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el objetivo de la Unión de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Legislación Europea sobre el Clima].

Cuando proceda, la Comisión podrá acompañar el informe mencionado en el párrafo primero con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar el presente Reglamento de manera coherente con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima, en particular el objetivo de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la

economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Legislación Europea sobre el Clima].

Enmienda 194

Propuesta de Reglamento Artículo 28 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter. *A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión elaborará un informe sobre las repercusiones sociales y sobre las necesidades de empleo y formación hasta 2030 y 2050 en relación con el presente Reglamento.*

Enmienda 195

Propuesta de Reglamento

ANEXO I – ecuación 2 METODOLOGÍA PARA ESTABLECER EL LÍMITE DE INTENSIDAD DE EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO POR LO QUE RESPECTA A LA ENERGÍA UTILIZADA A BORDO POR UN BUQUE

<i>Texto de la Comisión</i>	
Término	Explicación
<i>i</i>	Índice correspondiente al combustible suministrado al buque en el período de referencia.
<i>j</i>	Índice correspondiente a las unidades de combustión de combustible a bordo del buque. A efectos del presente Reglamento, las unidades consideradas son los motores principales, los motores auxiliares y las calderas de combustible.
<i>k</i>	Índice correspondiente a los puntos de conexión (<i>c</i>) en los que se suministra electricidad por punto de conexión.
<i>c</i>	Índice correspondiente al número de puntos de recarga eléctrica.
<i>m</i>	Índice correspondiente al número de consumidores de energía.
$M_{i,j}$	Masa del combustible específico <i>i</i> oxidada en el consumidor

	j [gCombustible].
E_k	Electricidad suministrada al buque por punto de conexión k si hay más de uno [MJ].
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Factor de emisión WtT de GEI del combustible i [gCO _{2eq} /MJ].
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Factor de emisión WtT de GEI asociado a la electricidad suministrada al buque atracado por punto de conexión k [gCO _{2eq} /MJ].
LCV_i	Poder calorífico inferior del combustible i [MJ/gCombustible].
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente de fuga de combustible del motor (combustible no quemado) como porcentaje de la masa del combustible i utilizado por unidad de combustión j [%].
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Factores de emisión TtW de GEI por combustible quemado en la unidad de combustión j [gGEI/gCombustible].
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisiones TtW de CO _{2eq} del combustible quemado i en la unidad de combustión j [gCO _{2eq} /gCombustible]. $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Factores de emisión TtW de GEI por combustible perdido hacia la unidad de combustión j [gGEI/gCombustible].
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emisiones TtW de CO _{2eq} del combustible perdido i hacia la unidad de combustión j [gCO _{2eq} /gCombustible]. $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial de calentamiento global en 100 años de CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O.

<i>Enmienda</i>	
Término	Explicación
<i>i</i>	Índice correspondiente al combustible suministrado al buque en el período de referencia.
<i>j</i>	Índice correspondiente a las unidades de combustión de combustible a bordo del buque. A efectos del presente Reglamento, las unidades consideradas son los motores principales, los motores auxiliares y las calderas de combustible.
<i>K</i>	Índice correspondiente a los puntos de conexión (<i>c</i>) en los que se suministra electricidad por punto de conexión.
<i>c</i>	Índice correspondiente al número de puntos de recarga eléctrica.
<i>m</i>	Índice correspondiente al número de consumidores de energía.
$M_{i,j}$	Masa del combustible específico <i>i</i> oxidada en el consumidor <i>j</i> [gCombustible].
E_k	Electricidad suministrada al buque por punto de conexión <i>k</i> si hay más de uno [MJ] + Electricidad suministrada al buque por energía eólica [MJ] + Electricidad suministrada al buque por energía solar [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Factor de emisión WtT de GEI del combustible <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ].
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Factor de emisión WtT de GEI asociado a la electricidad suministrada al buque atracado por punto de conexión <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ].
LCV_i	Poder calorífico inferior del combustible <i>i</i> [MJ/gCombustible].
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente de fuga de combustible del motor (combustible no quemado) como porcentaje de la masa del combustible <i>i</i> utilizado por unidad de combustión <i>j</i> [%].
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Factores de emisión TtW de GEI por combustible quemado en la unidad de combustión <i>j</i> [gGEI/gCombustible].
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisiones TtW de CO _{2eq} del combustible quemado <i>i</i> en la unidad de combustión <i>j</i> [gCO _{2eq} /gCombustible]. $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Factores de emisión TtW de GEI por combustible perdido hacia la unidad de combustión <i>j</i> [gGEI/gCombustible].
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emisiones TtW de CO _{2eq} del combustible perdido <i>i</i> hacia la unidad de combustión <i>j</i> [gCO _{2eq} /gCombustible]. $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$

GWP_{CO_2}	Potencial de calentamiento global en 100 años de CO ₂ .
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Potencial de calentamiento global en 20 años de CH₄, N₂O.

Enmienda 196

Propuesta de Reglamento Anexo I – párrafo 5

Texto de la Comisión

La masa de combustible [M_i] se determinará utilizando la cantidad comunicada de conformidad con el marco de notificación con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 para los viajes que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, sobre la base de la metodología de seguimiento elegida por la empresa.

Enmienda

La masa de combustible [M_i] se determinará utilizando la cantidad comunicada de conformidad con el marco de notificación con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 para los viajes que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, sobre la base de la metodología de seguimiento elegida por la empresa. ***Se puede utilizar la masa de combustible ajustada [M_{iA}] en lugar de la masa de combustible [M_i] para un buque con la clase de hielo IC, IB, IA o IA Super, u otra equivalente. La masa ajustada [M_{iA}] se define en el anexo X.***

Enmienda 197

Propuesta de Reglamento ANEXO III

Texto de la Comisión

El cuadro siguiente ofrece una lista de tecnologías de emisión cero a que se refiere el artículo 5, apartado 3, letra b), así como criterios específicos para su uso, según proceda.	
Tecnología de emisión cero	Criterios de utilización
Pilas de combustible	Las pilas de combustible utilizadas a bordo para la generación de electricidad <i>en el punto de ataque</i> deben estar totalmente alimentadas con <i>combustibles</i> renovables y <i>combustibles hipocarbónicos</i> .
Almacenamiento de electricidad a bordo	Se permite el almacenamiento de electricidad a bordo con independencia de la fuente de energía que produzca la energía almacenada (generación a bordo o en tierra en caso de cambio de batería).

Producción de electricidad a bordo a partir de energía eólica y solar	Cualquier buque capaz de satisfacer las necesidades energéticas en el punto de atraque mediante el uso de energía eólica y solar.
El uso de estas tecnologías de emisión cero logrará de manera constante emisiones equivalentes a las reducciones de las emisiones que se lograrían utilizando el suministro de electricidad en puerto.	

Enmienda

El cuadro siguiente ofrece una lista de tecnologías de emisión cero a que se refiere el artículo 5, apartado 3, letra b), así como criterios específicos para su uso, según proceda.	
Tecnología de emisión cero	Criterios de utilización
Pilas de combustible	Las pilas de combustible utilizadas a bordo para la generación de electricidad deben estar totalmente alimentadas con fuentes de energía renovables.
Almacenamiento de electricidad a bordo	Se permite el almacenamiento de electricidad a bordo con independencia de la fuente de energía que produzca la energía almacenada (generación a bordo o en tierra en caso de cambio de batería).
Producción de electricidad a bordo a partir de energía eólica y solar	Cualquier buque capaz de satisfacer las necesidades energéticas en el punto de atraque mediante el uso de energía eólica y solar.
El uso de estas tecnologías de emisión cero logrará de manera constante las mismas reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes del aire que se lograrían utilizando el suministro de electricidad en puerto.	

Enmienda 198

Propuesta de Reglamento

ANEXO V

Texto de la Comisión

Fórmula para calcular el balance de la conformidad del buque

A efectos del cálculo del balance de la conformidad de un buque, se aplicará la fórmula siguiente:

Balance de la conformidad [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

siendo:

gCO_{2eq}	Gramos de equivalente de CO ₂
GHGIE _{target}	Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque con arreglo al artículo 4, apartado 2, del presente Reglamento
GHGIE _{actual}	Media anual de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque, calculada para el período de notificación correspondiente

Fórmula de cálculo de la sanción prevista en el artículo 20, apartado 1

El importe de la sanción prevista en el artículo 20, apartado 1, se calculará del siguiente modo:

Sanción =	$(Balance\ de\ la\ conformidad / GHGIE_{actual}) \times factor\ de\ conversi\acute{o}n\ de\ MJ\ a\ toneladas\ de\ FMBCA\ (41.0\ MJ / kg) \times 2\ 400\ EUR$
-----------	--

Enmienda

Fórmula para calcular el balance de la conformidad del buque

A efectos del cálculo del balance de la conformidad de un buque, se aplicará la fórmula siguiente:

Balance de la conformidad [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
siendo:	

gCO_{2eq}	Gramos de equivalente de CO ₂
GHGIE _{target}	Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque con arreglo al artículo 4, apartado 2, del presente Reglamento
GHGIE _{actual}	Media anual de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque, calculada para el período de notificación correspondiente

Fórmula de cálculo de la sanción prevista en el artículo 20, apartado 1

El importe de la sanción prevista en el artículo 20, apartado 1, se calculará del siguiente modo:

Sanción =	$(Sanción = (- balance\ de\ la\ conformidad) / GHGIE_{actual} / (LCV_{VLSFO} * 1000 * 4500\ €/t)$ <i>siendo:</i> $LCV_{VLSFO} = 41.0\ MJ/kg$
-----------	--

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y modificación de la Directiva 2009/16/CE
Referencias	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021
Comisiones asociadas - fecha del anuncio en el pleno	11.11.2021
Ponente de opinión Fecha de designación	Tiemo Wölken 17.9.2021
Examen en comisión	14.2.2022
Fecha de aprobación	28.4.2022
Resultado de la votación final	+: 48 –: 24 0: 14
Miembros presentes en la votación final	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélia Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Suplentes presentes en la votación final	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyraiki
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones