



## UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 20 de abril de 2023  
(OR. en)

2021/0211 (COD)

PE-CONS 10/23

CLIMA 46  
ENV 88  
ENER 53  
TRANS 36  
COMPET 66  
ECOFIN 101  
CODEC 109

### ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques

**REGLAMENTO (UE) 2023/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de...**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757  
con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo  
al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar  
y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales  
y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192,  
apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> DO C 152 de 6.4.2022, p. 175.

<sup>2</sup> DO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

<sup>3</sup> Posición del Parlamento Europeo de 18 de abril de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de....

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de París<sup>4</sup>, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Las Partes en el Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. Dicho compromiso se ha visto reforzado con la adopción, en el marco de la CMNUCC, del Pacto por el Clima de Glasgow el 13 de noviembre de 2021, en el que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, reconoce que los efectos del cambio climático serían mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C que con un aumento de 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.
- (2) La necesidad urgente de mantener vivo el objetivo del Acuerdo de París de 1,5 °C ha cobrado mayor importancia a raíz de las conclusiones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático en su sexto informe de evaluación, según las cuales el calentamiento global únicamente puede limitarse a 1,5 °C si se emprenden inmediatamente reducciones fuertes y sostenidas de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en este decenio.

---

<sup>4</sup> DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (3) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituye el núcleo de la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre el «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»).
- (4) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento centrada en transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en la utilización de recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado de la utilización de los recursos. Ese Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Esta transición afecta de manera diferente a los trabajadores de distintos sectores. Al mismo tiempo, dicha transición tiene aspectos de igualdad de género, así como un efecto concreto sobre algunos colectivos desfavorecidos y vulnerables, como las personas mayores, las personas con discapacidad, las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas y las personas y los hogares con ingresos bajos y medios. Asimismo, impone mayores desafíos a determinadas regiones, en particular a las estructuralmente desfavorecidas y a las periféricas, así como a las islas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

- (5) La necesidad y el valor de cumplir el Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud, las condiciones de vida y de trabajo, y el bienestar de los ciudadanos de la Unión. Dichas repercusiones han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía necesitan mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenir o mitigar los efectos de las perturbaciones externas de una forma que sea justa y dé lugar a que no deje a nadie atrás, incluidas las personas en riesgo de pobreza energética. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático.
- (6) La Unión se comprometió a reducir, a más tardar en 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en un 55 % como mínimo con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.

- (7) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup>, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha. Dicho Reglamento establece también un objetivo vinculante de la Unión de una reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030, y establece que la Comisión ha de esforzarse por ajustar todos los futuros proyectos de medidas o propuestas legislativas, incluidas las propuestas presupuestarias, a los objetivos de dicho Reglamento y, en caso de no ajustarse a ellos, expondrá las razones de dicha falta de adaptación como parte de la evaluación de impacto que acompaña a dichas propuestas.

---

<sup>5</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (8) Para llevar a cabo las reducciones de emisiones establecidas en el Reglamento (UE) 2021/1119, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por consiguiente, se modifica la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup> para incluir las actividades de transporte marítimo en el régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión (en lo sucesivo, «RCDE de la UE»), con el fin de garantizar que dichas actividades contribuyan en una parte equitativa al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París. Por lo tanto, es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y el Consejo<sup>7</sup> para tener en cuenta la inclusión de las actividades de transporte marítimo en el RCDE de la UE.

---

<sup>6</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>7</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

- (9) Además, para tener en cuenta el aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como los objetivos del Acuerdo de París, debe modificarse el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/757. Un sistema de seguimiento, notificación y verificación sólido es un requisito previo a cualquier medida basada en el mercado, a cualquier norma de eficiencia u otra medida pertinente, independientemente de que se aplique a escala de la Unión o a escala mundial. Mientras que las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) constituyen las principales emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, las emisiones de metano (CH<sub>4</sub>) y óxidos nitrosos (N<sub>2</sub>O) representan una parte importante de dichas emisiones. La inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O en el Reglamento (UE) 2015/757 sería beneficiosa para la integridad medioambiental e incentivar las buenas prácticas, y debería aplicarse a partir de 2024. Los buques de carga generales de arqueógeno inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas representan una parte significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los buques de carga general. Para aumentar la eficacia medioambiental del sistema de seguimiento, notificación y verificación, garantizar unas condiciones de competencia equitativas y reducir el riesgo de elusión, los buques de carga general de arqueógeno inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas deben incluirse en el Reglamento (UE) 2015/757 a partir de 2025. Los buques de alta mar emiten una parte importante de las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, dicho Reglamento debe aplicarse también a los buques de alta mar igual o superior a 400 toneladas de arqueógeno a partir de 2025. La Comisión debe evaluar antes del 31 de diciembre de 2024 si deben incluirse en el Reglamento (UE) 2015/757 tipos adicionales de buques de arqueógeno inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas.

- (10) El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones por empresa y a presentar dichos datos a la autoridad responsable de la gestión y presentar a dicha autoridad sus planes de seguimiento verificados para aprobación. Al realizar la verificación por empresa, el verificador no debe verificar los informes de emisiones por buque o los informes por buque que deben presentarse en caso de cambio de empresa, ya que dichos informes por buque ya se habrán verificado. A fin de garantizar la coherencia por lo que respecta a la administración y la ejecución, la entidad responsable del cumplimiento del Reglamento (UE) 2015/757 debe ser la misma que la responsable del cumplimiento de la Directiva 2003/87/CE.

- (11) A fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE de la UE en el ámbito administrativo y tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/757, 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 los métodos y normas de seguimiento y las normas de notificación de las emisiones reguladas por el Reglamento (UE) 2015/757, así como a cualquier otra información pertinente establecida en dicho Reglamento, las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades responsables de la gestión, las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de datos agregados sobre emisiones por empresa y las normas para la verificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>8</sup>. 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.

---

<sup>8</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (12) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, proporcionar normas de seguimiento, notificación y verificación que sean necesarias para la ampliación del RCDE de la UE a las actividades de transporte marítimo y facilitar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buque, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (13) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2015/757 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*  
*Modificaciones del Reglamento (UE) 2015/757*

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

1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«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 gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE».

2) En todo el Reglamento, salvo en el artículo 2, en el artículo 5, apartado 2, y en el artículo 21, apartado 5, y en los anexos I y II, el término «CO<sub>2</sub>» se sustituye por «gases de efecto invernadero», con los cambios gramaticales necesarios.

3) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 1*

*Objeto*

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información pertinente de los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo de una forma rentable.».

4) En artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes para transportar pasajeros y carga con fines comerciales desde el último puerto de escala de dichos buques hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 *bis*. A partir del 1 de enero de 2025, el presente Reglamento se aplicará también a los buques de carga general de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes para transportar carga con fines comerciales desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a los buques de alta mar de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas, en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 *ter*. A partir del 1 de enero de 2025, el presente Reglamento se aplicará a buques de alta mar con un arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 *quater*. El presente Reglamento se aplicará a los gases de efecto invernadero siguientes:

- a) dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>);
- b) el metano (CH<sub>4</sub>), en lo que respecta a las emisiones liberadas a partir de 2024, y
- c) el óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), en lo que respecta a las emisiones liberadas a partir de 2024.

Las referencias del presente Reglamento a emisiones agregadas totales de gases de efecto invernadero o a gases de efecto invernadero totales emitidos se entenderán como referencias a las cantidades agregadas totales de cada gas por separado.»

5) El artículo 3 se modifica como sigue:

- a) las letras a) a d) se sustituyen por el texto siguiente:
  - «a) “emisiones de gases de efecto invernadero”: la liberación de los gases de efecto invernadero por los buques a los que se aplica el presente Reglamento de conformidad con el artículo 2, apartado 1 *ter*, párrafo primero;
  - b) “puerto de escala”: un puerto de escala tal como se define en el artículo 3, letra z), de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*;
  - c) “viaje”: todo desplazamiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala;

- d) “empresa”: la empresa naviera tal como se define en el artículo 3, letra w), de la Directiva 2003/87/CE;

---

\* Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).»;

- b) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

«m) “período de notificación”: el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de un año determinado; en el caso de los viajes con inicio y fin en dos años diferentes, los respectivos datos se computarán en el año que corresponda;»;

- c) se añaden las letras siguientes:

«p) “autoridad responsable de la gestión”: la autoridad responsable con respecto a una empresa naviera a que se refiere el artículo 3 *octies septies* de la Directiva 2003/87/CE;

q) “datos agregados sobre emisiones por empresa”: suma de las emisiones de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE con relación a las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva y que las empresas deben notificar con arreglo a dicha Directiva, con respecto a todos los buques bajo su responsabilidad durante el período de notificación.».

6) En el artículo 4, se añade el apartado siguiente:

«8. Las empresas comunicarán los datos agregados sobre emisiones por empresa de los buques que estén bajo su responsabilidad durante un período de notificación de conformidad con el artículo 11 *bis*.».

7) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para modificar los anexos I y II del presente Reglamento, con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento y las modificaciones a la Directiva 2003/87/CE, así como para adaptar dichos anexos a los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 14, apartado 1, de dicha Directiva, a las normas internacionales correspondientes y a los estándares internacionales y europeos. La Comisión también estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para modificar los anexos I y II, del presente Reglamento con el fin de clarificar, a la luz de la evolución tecnológica y científica, los elementos de los métodos de seguimiento que en ellos se establecen y de garantizar el funcionamiento eficaz del régimen para el comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE de la UE) establecido en virtud de la Directiva 2003/87/CE.

A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará los actos delegados con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, conforme a lo indicado en el párrafo primero del presente apartado. Los métodos para realizar un seguimiento de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O se basarán en los mismos principios que los métodos para el seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> que se establecen en el anexo I, con los ajustes necesarios debido a la naturaleza de los gases de efecto invernadero pertinentes. Los métodos establecidos en el anexo I y las normas establecidas en el anexo II se ajustarán, cuando proceda, a los métodos y normas establecidos en un 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.».

8) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) nombre de la empresa y dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto y número de identificación único OMI de la empresa y del propietario legal registrado;»;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos, y presentarán dichos planes utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos. La Comisión determinará mediante actos de ejecución esos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme y las normas técnicas para su presentación automática. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.»;

c) se añaden los apartados siguientes:

«6. A más tardar el 1 de abril de 2024, las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, para cada uno de sus buques que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, un plan de seguimiento cuya conformidad con el presente Reglamento haya sido evaluada por el verificador y que refleje la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, en el caso de los buques que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por primera vez después del 1 de enero de 2024, las empresas presentarán un plan de seguimiento de conformidad con los requisitos del presente Reglamento a la autoridad responsable de la gestión sin demora y, a más tardar, tres meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

8. A más tardar el... [*dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], las autoridades responsables de la gestión aprobarán los planes de seguimiento presentados por las empresas de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo tercero del presente apartado. En el caso de los buques que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE por primera vez después del 1 de enero de 2024, la autoridad responsable de la gestión aprobará el plan de seguimiento en un plazo de cuatro meses a partir de la primera escala del buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo tercero del presente apartado.

A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se modifiquen los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 en lo referente a las normas contenidas in dichos artículos para los planes de seguimiento con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento en lo referente a las normas para aprobar los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.».

9) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El verificador evaluará, con arreglo al artículo 13, apartado 1, las modificaciones del plan de seguimiento a que se refiere el apartado 2, letras b), c) y d), del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes. La empresa presentará su plan de seguimiento modificado a la autoridad responsable de la gestión una vez que reciba una notificación del verificador que confirme que el plan de seguimiento es conforme.»;

b) se añade el apartado siguiente:

«5. La autoridad responsable de la gestión aprobará las modificaciones del plan de seguimiento en virtud del apartado 2, letras a) a d), de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo segundo del presente apartado.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento en lo referente a las normas para aprobar cambios en los planes de seguimiento por parte de las autoridades responsables de la gestión.».

- 10) En el artículo 10, apartado primero, se añade la letra siguiente:
- «k) emisiones totales agregadas de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva y que deben notificarse con arreglo a dicha Directiva, junto con la información necesaria para justificar la aplicación de cualquier excepción pertinente a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, de dicha Directiva prevista en su artículo 12, apartados 3 *-sexies* a 3 *-ter.*».
- 11) El artículo 11 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, se añade el párrafo siguiente:
- «A partir de 2025, a más tardar el 31 de marzo de cada año, por cada buque bajo su responsabilidad las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondientes a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y a la Comisión un informe de emisiones correspondiente a todo el período de notificación del año anterior, que haya sido verificado como satisfactorio por un verificador de conformidad con el artículo 13. La autoridad responsable de la gestión podrá exigir a las empresas que presenten sus informes de emisiones en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.»;

- b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la autoridad responsable de la gestión, a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondientes a los buques que enarboles el pabellón de un Estado miembro, a la nueva empresa y a la Comisión, lo más cerca posible del día de finalización del cambio y, a más tardar, tres meses después, un informe verificado que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones a que hace referencia el apartado 1, pero limitado al período correspondiente a las actividades llevadas a cabo bajo su responsabilidad.»;
- c) se añade el apartado siguiente:
- «4. A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se modifiquen los artículos 11, 11 *bis* y 12 en lo referente a las normas de notificación con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.».

12) Se inserta el artículo siguiente:

*«Artículo 11 bis*

*Notificación y presentación de los datos agregados sobre emisiones por empresa*

1. Las empresas determinarán los datos agregados sobre emisiones por empresa durante un período de notificación, sobre la base de los datos del informe de emisiones y del informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, para cada buque que estuviera bajo su responsabilidad durante el período de notificación, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 del presente artículo.
2. A partir de 2025, las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, a más tardar el 31 de marzo de cada año, los datos agregados sobre emisiones por empresa, que incluyen las emisiones del período de notificación del año anterior que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 del presente artículo, y que han sido verificadas de conformidad con el capítulo III del presente Reglamento.
3. La autoridad responsable de la gestión podrá exigir a las empresas que presenten los datos agregados sobre emisiones por empresa verificados a que se refiere el apartado 2 en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento con las normas para el seguimiento y la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa y la presentación de los datos agregados sobre emisiones por empresa a la autoridad responsable de la gestión.».
- 13) El artículo 12 se modifica como sigue:
- a) el título se sustituye por el texto siguiente:
- «Formato del informe de emisiones y de la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa»;
- b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. El informe de emisiones y la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos.».
- 14) El artículo 13 se modifica como sigue:
- a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, con los requisitos de los artículos 8 a 12 y los anexos I y II.»;

b) se añaden los apartados siguientes:

«5. El verificador evaluará la conformidad de los datos agregados sobre emisiones por empresa con los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

Si el verificador llega a la conclusión, con una certeza razonable, de que los datos agregados sobre emisiones por empresa no contienen inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que se declare que los datos agregados sobre emisiones por empresa se han verificado y son satisfactorios, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones por empresa, incluidos los métodos y procedimientos de verificación, y la emisión de un informe de verificación.».

15) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) los cálculos para determinar las emisiones globales de gases de efecto invernadero y las emisiones totales agregadas de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, de conformidad con el anexo I de dicha Directiva, y que deben notificarse con arreglo a dicha Directiva;»;

b) se añade el apartado siguiente:

«4. Al considerar la verificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa, el verificador evaluará la integridad de los datos notificados y la coherencia de esos datos notificados con la información facilitada por la empresa, incluidos sus informes de emisiones verificadas y los informes a que se refiere el artículo 11, apartado 2.».

16) En el artículo 15, se añade el apartado siguiente:

«6. En lo que respecta a la verificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa, el verificador y la empresa cumplirán las normas de verificación establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 13, apartado 6. El verificador no verificará el informe de emisiones ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de cada buque que esté bajo la responsabilidad de la empresa.».

17) En el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento, los informes de emisiones, los informes a que se refiere el artículo 11, apartado 2, del presente Reglamento, y los datos agregados sobre emisiones por empresa, y que emitan los informes de verificación a que se refiere el artículo 13, apartados 3 y 5, del presente Reglamento, y los documentos de conformidad a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del presente Reglamento, estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.».

18) El artículo 20 se modifica como sigue:

a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En el caso de un buque que haya incumplido las obligaciones de seguimiento y notificación 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 entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada del buque de que se trate en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación con arreglo a los artículos 11 y 18. Cuando dicho buque enarbole la bandera de un Estado miembro y entre o se encuentre en uno de sus puertos, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, procederá a inmovilizar el buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación.

Cuando se constate que un buque a que se refiere el párrafo primero se encuentra en uno de los puertos del Estado miembro cuya bandera enarbole el buque, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, podrá dictar una orden del Estado de abanderamiento de inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación. El Estado miembro informará de ello a la Comisión, la AESM y a los demás Estados miembros.

El cumplimiento de dichas obligaciones de seguimiento y notificación deberá confirmarse por medio de la notificación de un documento de conformidad válido a la autoridad nacional competente que haya dictado la orden de expulsión. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.»;

b) en el apartado 5, se añade el párrafo siguiente:

«La posibilidad de establecer excepciones en virtud del párrafo primero no se aplicará a los Estados miembros cuya autoridad sea la autoridad responsable de la gestión.».

19) El artículo 21 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) identidad del buque (nombre, empresa, número de identificación OMI y puerto base);»;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. La Comisión evaluará cada dos años el impacto global de las actividades de transporte marítimo en el clima mundial, en particular el debido a las emisiones o repercusiones de gases de efecto invernadero distintos del CO<sub>2</sub> y de partículas con un potencial de calentamiento atmosférico que no sean objeto del presente Reglamento.».

20) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 22 bis*

*Revisión*

A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará el presente Reglamento, en particular teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su aplicación, entre otras cosas a fin de incluir los buques con un arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, de cara a la posible inclusión posterior de dichos buques en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE o a efectos de proponer otras medidas para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Dicha revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento.».

21) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015.

Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, y el artículo 13, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de... [*la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*].

La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años respectivo. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.»;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6, el artículo 15, apartado 5, o el artículo 16, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

No obstante, la última frase del párrafo primero del presente apartado no se aplicará a actos delegados adoptados a más tardar el 1 de octubre de 2023 en virtud del artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 6, apartado 8, párrafo segundo, o el artículo 11, apartado 4.».

*Artículo 2*  
*Entrada en vigor y aplicación*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del... [*la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento de modificación*]. No obstante, el artículo 1, punto 5, letras a) y b), del presente Reglamento, por lo que se refiere al artículo 3, letras b), d) y m), del Reglamento (UE) 2015/757, será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en..., el

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*La Presidenta / El Presidente*

---