



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 3 de abril de 2023  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2021/0210(COD)**

---

---

10327/1/21  
REV 1

TRANS 466  
MAR 140  
ENV 501  
ENER 319  
IND 191  
COMPET 546  
ECO 77  
RECH 347  
CODEC 1068

#### **PROPUESTA**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de diciembre de 2022
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 562 final/2
Asunto:	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

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento COM(2021) 562 final/2, incluidas las fichas de financiación legislativa actualizadas de la Comisión, publicadas recientemente en el Diario Oficial.

---

Adj.: COM(2021) 562 final/2



Bruselas, 14.7.2021  
COM(2021) 562 final/2

2021/0210 (COD)

## CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2021) 562 final of 14.07.2021  
Concerns all language versions  
Addition of the missing Legislative Financial Statement  
The text shall read as follow:

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

El transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea, ya que contribuye al 75 % del volumen del comercio exterior de la UE y al 31 % del volumen del comercio interior de la UE. Cada año, unos 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de la UE, de los cuales unos 14 millones lo hacen en cruceros. El transporte marítimo desempeña un papel importante a la hora de salvaguardar la conectividad de las islas y las regiones marítimas periféricas con el resto del mercado único<sup>1</sup>. Unas conexiones de transporte marítimo eficientes son esenciales para la movilidad de los ciudadanos de la UE, para el desarrollo de las regiones de la UE y para la economía de la Unión en su conjunto.

El sector del transporte marítimo opera en un entorno de mercados abiertos y competencia internacional. Los servicios de transporte marítimo dentro de la Unión están abiertos a todos los armadores de la UE y operadores de todas las nacionalidades pueden prestar estos servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y entre los Estados miembros de la UE y terceros países (países no pertenecientes a la UE). Es fundamental que exista una igualdad de condiciones para los operadores de buques y las empresas navieras a efectos del buen funcionamiento del mercado del transporte marítimo de la UE.

En septiembre de 2020, la Comisión adoptó una propuesta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55 % como mínimo para 2030<sup>2</sup> y situar a la UE en una senda responsable para llegar a ser climáticamente neutra de aquí a 2050. Para lograr la neutralidad climática, es necesaria una reducción del 90 % de las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050. Todos los modos de transporte, también el marítimo, deberán contribuir a los esfuerzos de reducción.

A fin de reducir de manera significativa las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional es preciso utilizar menos energía (aumento de la eficiencia energética) y tipos de energía más limpios (utilizar combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos). La Comunicación sobre el Plan del Objetivo Climático para 2030<sup>3</sup> explica lo siguiente: «Tanto el sector aéreo como el marítimo deberán redoblar sus esfuerzos para mejorar la eficiencia de las aeronaves, los buques y sus operaciones, y aumentar el uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono producidos de manera sostenible. Este aspecto se evaluará con más detalle en el marco de las iniciativas relativas a los combustibles de aviación sostenibles (ReFuelEU) y a un espacio marítimo europeo verde (FuelEU), cuyo objetivo es aumentar la producción y la adopción de combustibles alternativos sostenibles en estos sectores. El

---

<sup>1</sup> EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020 [«El transporte de la UE en cifras, el libro de bolsillo estadístico 2020»], [https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications\\_es](https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_es).

<sup>2</sup> COM(2020) 563 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 562 final.

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».

En función de las hipótesis de actuación evaluadas en el marco del Plan del Objetivo Climático para 2030 y en respaldo de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, los combustibles renovables y los hipocarbónicos deben representar entre el 6 % y el 9 % de la combinación de combustibles del transporte marítimo internacional en 2030, y entre el 86 % y el 88 % de aquí a 2050, para contribuir a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la economía de la UE<sup>4</sup>.

El Plan señala que la cuota de energías renovables en el sector del transporte debe aumentar mediante el desarrollo de la electrificación, los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos como parte de un enfoque holístico e integrado, y que los combustibles sintéticos basados en hidrógeno serán esenciales para la descarbonización, en particular en el sector de la aviación y el marítimo.

A escala internacional también existen presiones para que el sector del transporte marítimo utilice combustibles más limpios. En 2018, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó su estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de buques. En la lista de posibles medidas a corto plazo que ha señalado la OMI, figura el fomento de la utilización de combustibles alternativos hipocarbónicos y sin emisiones de carbono, y el suministro de electricidad en puerto.

En la actualidad, la combinación de combustibles en el sector marítimo depende totalmente de los combustibles fósiles, lo cual puede explicarse por la insuficiencia de incentivos para que los operadores reduzcan las emisiones y por la falta de alternativas tecnológicas maduras, asequibles y utilizables a escala mundial a los combustibles fósiles en el sector. Una serie de fallos del mercado causan y refuerzan parcialmente estos problemas. Algunos ejemplos son:

- las interdependencias entre la oferta, la distribución y la demanda de combustibles;
- la falta de información sobre las futuras reglamentaciones;
- la larga vida útil de los activos (buques e infraestructuras de suministro de combustible).

La iniciativa FuelEU Maritime propone un marco normativo común de la UE para aumentar la proporción de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en la combinación de combustibles del transporte marítimo internacional sin crear barreras al mercado único.

Las consideraciones sobre los posibles obstáculos al mercado único, la distorsión de la competencia entre los operadores y el desvío de rutas comerciales son especialmente relevantes para los requisitos relativos al combustible, ya que los costes de combustible constituyen una parte sustancial de los costes de los operadores de buques. La proporción de los costes de combustible en los costes de explotación de los buques puede oscilar entre alrededor del 35 % de la tarifa de flete de un pequeño buque cisterna y alrededor del 53 % en el caso de los buques portacontenedores o graneleros. Por tanto, las variaciones en los precios

---

<sup>4</sup> La hipótesis de evaluación de una combinación de medidas reglamentarias y de tarificación del carbono y (denominada «MIX») prevé un porcentaje del 7,5 % para 2030 y del 86 % para 2050.

de los combustibles para uso marítimo pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques.

Al mismo tiempo, sigue habiendo una diferencia de precios considerable entre los combustibles para uso marítimo convencionales de origen fósil y los combustibles renovables y los hipocarbónicos. Para mantener la competitividad y, al mismo tiempo, orientar al sector hacia la transición que debe emprender, inevitablemente, en el ámbito de los combustibles deben establecerse unas obligaciones claras y uniformes sobre el uso que hacen los buques de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos.

Se prevé que una mayor previsibilidad del marco regulador estimule el desarrollo tecnológico y la producción de combustibles, al tiempo que ayude al sector a desbloquear la situación paradójica entre la oferta y la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Es necesario establecer obligaciones claras y uniformes sobre el uso de la energía por parte de los buques para mitigar el riesgo de fuga de carbono, al que es propenso el transporte marítimo debido a su carácter internacional y a la posibilidad de abastecerse de combustible fuera de la UE. Debido a la dimensión transfronteriza y mundial del transporte marítimo, es preferible disponer de un Reglamento marítimo común, en lugar de un marco jurídico que obligue a los Estados miembros de la UE a incorporar la legislación de la UE a su legislación nacional. Esta última opción podría dar lugar a un mosaico de medidas nacionales con requisitos y objetivos diferentes.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La iniciativa FuelEU Maritime forma parte de la «batería de medidas» diseñada para abordar las emisiones del transporte marítimo y, al mismo tiempo, mantener unas condiciones de competencia equitativas. Es plenamente coherente con otras medidas presentadas como parte del paquete de medidas «Objetivo 55» y se basa en los instrumentos políticos existentes, como el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup>, que establece un sistema de la UE para el seguimiento, la notificación y la verificación (SNV) de las emisiones de dióxido de carbono y demás información pertinente de los grandes buques que utilizan puertos de la UE.

Se considera necesaria una batería de medidas para abordar diversas y distintas deficiencias del mercado que obstaculizan la implantación de acciones de mitigación en el sector marítimo. Además de la iniciativa FuelEU Maritime, cuyo objetivo es aumentar la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos, la Comisión propone ampliar el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE)<sup>6</sup> al sector marítimo y revisar la Directiva sobre la fiscalidad de la energía<sup>7</sup>. Estas dos iniciativas deben garantizar una reducción rentable de las emisiones en el sector y que el precio del transporte refleje el impacto que tiene en el medio ambiente, la salud y la seguridad energética.

---

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>7</sup> Directiva 2003/96/CE del Consejo.

Además, la batería de medidas incluirá la revisión de otras Directivas, entre ellas:

- la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos<sup>8</sup>, y
- la Directiva sobre fuentes de energía renovables<sup>9</sup>.

Además de estos actos revisados, la Comisión abordará la necesidad de emprender actividades adicionales de investigación e innovación (I+i), en particular a través de la asociación Waterborne por el transporte de cero emisiones propuesta por la plataforma tecnológica Waterborne en el marco de Horizonte Europa<sup>10</sup>. También revisará las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía<sup>11</sup>, en consonancia con los objetivos políticos del Pacto Verde Europeo, que deben permitir una financiación suficiente de la transformación ecológica del sector (incluida la implantación de infraestructuras de recarga en puerto) y, al mismo tiempo, evitar el falseamiento de la competencia.

Si se analizan más detalladamente las acciones propuestas, actualmente no existe ningún mecanismo, ni a escala de la OMI ni de la UE, para corregir la presencia de externalidades negativas (los costes indirectos de las emisiones que, de otro modo, no se toman en consideración) en el sector. Esta situación impide a los operadores tener en cuenta, en sus decisiones operativas y de inversión, el coste social de su actividad en cuanto al cambio climático y la contaminación atmosférica. La literatura económica indica que los mecanismos de fijación de precios son los instrumentos preferidos para «internalizar» los costes externos. Los principales ejemplos serían un impuesto fijado al nivel del coste externo o un instrumento de «límite máximo y comercio», como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE), que establece un tope a las emisiones globales y permite que el mercado determine su precio adecuado. Ambos se describen como «medidas basadas en el mercado».

Sin embargo, si bien el comercio de derechos de emisión puede lograr una reducción rentable de las emisiones de gases de efecto invernadero y proporciona una señal de precios uniforme que influye en las decisiones de los operadores, los inversores y los consumidores, no aborda suficientemente todos los obstáculos a la implantación de soluciones de emisiones cero o de bajas emisiones.

Se necesitan medidas adicionales para garantizar la igualdad de condiciones al tiempo que se eliminan los obstáculos a las inversiones en tecnologías e infraestructuras energéticas limpias, se recortan, a su vez, los costes de reducción y se complementa la acción del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. Estos aspectos son especialmente importantes a la hora de contribuir a las medidas de mitigación, como el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector del transporte marítimo, que tienen un gran potencial para reducir las emisiones en el futuro pero que, en la actualidad, se enfrentan a elevados costes de reducción, así como a obstáculos específicos del mercado.

Si bien la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE al sector marítimo impulsará aún más las mejoras de la eficiencia energética y reducirá la diferencia de

---

<sup>8</sup> Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>9</sup> Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>10</sup> <https://www.waterborne.eu/>.

<sup>11</sup> Comunicación de la Comisión (2014/C 200/01).

precios entre las tecnologías convencionales y las de bajas emisiones, su capacidad para contribuir a una implantación rápida de las tecnologías basadas en combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo depende, en gran medida, de su nivel de precios real, que es poco probable que alcance niveles suficientes, a este efecto, a corto y medio plazo.

Del mismo modo, la legislación relativa al *suministro* de combustible (Directiva sobre fuentes de energía renovables) y a las *infraestructuras* (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) no ha tenido un efecto significativo en la utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo, por lo que debe complementarse con medidas capaces de crear una *demanda* de este tipo de combustibles. Además, la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables no podría abordar el alto riesgo de suministro de combustible fuera de la UE para el sector del transporte marítimo.

En la actualidad no existe un marco regulador de la UE que aborde específicamente el uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo. La presente iniciativa pretende colmar esta laguna y aumentar la demanda de este tipo de combustibles en el transporte marítimo, al tiempo que se mantienen unas condiciones de competencia equitativas y un mercado de la UE que funcione correctamente en lo referente a los combustibles para uso marítimo y al transporte marítimo.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Esta iniciativa tiene por objeto aumentar la utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo de la UE y, al mismo tiempo, mantener la igualdad de condiciones, tanto en el mar como en puerto, y contribuir a la consecución de los objetivos climáticos y medioambientales de la UE e internacionales. Es fundamental que puede disponerse de una combinación de combustibles más diversa y que haya una mayor penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos para procurar que el sector contribuya a la ambición europea de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo. Al mismo tiempo, es importante adoptar un enfoque diferenciado respecto al uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en la navegación y en los puertos, a fin de tener en cuenta las distintas implicaciones para la contaminación atmosférica, con requisitos más estrictos para los buques en los puertos y distinta disponibilidad de tecnologías (los buques tienen más opciones en los puertos).

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

Esta iniciativa tiene por objeto mantener altos niveles de conectividad y preservar la competitividad de la industria en el sector marítimo, aumentando al mismo tiempo su sostenibilidad. El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) faculta a la Unión para establecer disposiciones adecuadas en lo que respecta a la navegación marítima.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El transporte marítimo es un sector internacional por naturaleza. En Europa, aproximadamente el 75 % de los viajes notificados en el marco del sistema SNV se realizan dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) (y, por lo tanto, podrían ser una variable sustitutiva para el tráfico dentro de la UE), y se calcula que solo alrededor del 9 % del tráfico son travesías nacionales (entre puertos de un mismo Estado miembro de la UE). Por lo tanto, la dimensión transfronteriza del sector es esencial y exige una acción coordinada a escala de la UE.

Si no se toman medidas a escala de la UE, podría surgir un mosaico de requisitos regionales o nacionales en todos los Estados miembros de la UE que desencadenase el desarrollo de soluciones técnicas no necesariamente compatibles entre sí. Varios Estados miembros de la UE ya están elaborando estrategias marítimas nacionales que incluyen enfoques determinados sobre las emisiones de los buques y, en particular, la adopción de combustibles alternativos<sup>12</sup> con posibles efectos no deseados y distorsiones del mercado. Dado que las causas de los problemas que se han detectado en el contexto de la presente propuesta no difieren fundamentalmente de un Estado miembro a otro, y dada la dimensión transfronteriza de las actividades del sector, estas cuestiones pueden abordarse mejor a escala de la UE. La actuación de la UE también puede inspirar y allanar el camino para desarrollar medidas futuras que aceleren la adopción de combustibles alternativos a escala mundial<sup>13</sup>.

Las medidas anteriores de la UE en materia de GEI ya han estimulado la respuesta correspondiente de la OMI; en concreto, la adopción por parte de la UE del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de GEI procedentes de los buques llevó a que, poco después, la OMI adoptase un sistema global obligatorio similar de recogida de datos sobre GEI. Gracias a un enfoque coordinado por parte de los Estados miembros de la UE para responder a la evolución de la reducción de las emisiones de GEI en la OMI, las medidas operativas obligatorias de eficiencia energética se han incluido recientemente en las acciones a corto plazo de la OMI para reducir los gases de efecto invernadero. Al transmitir un punto de vista común de un grupo considerable de Estados miembros de la OMI en los foros de dicha organización, la UE puede tener un efecto significativo en la dirección y el resultado de los debates de esta organización.

- **Proporcionalidad**

La aplicación de esta iniciativa a escala de la UE es necesaria para lograr las economías de escala en la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo, así como para evitar la fuga de carbono y garantizar la igualdad de condiciones

---

<sup>12</sup> Esto incluye los planes nacionales que están elaborando los Países Bajos, Suecia e Italia (en forma de Directrices para los documentos de planificación energética y medioambiental de las autoridades del sistema portuario). Estados no pertenecientes a la UE como el Reino Unido y Noruega también han establecido sus propios planes. Es importante mencionarlos a este respecto, ya que sus objetivos pueden afectar al tráfico marítimo de corta distancia con origen y destino en la UE.

<sup>13</sup> Actualmente figuran entre las medidas a medio plazo en el seno de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, es decir, son medidas que debe aprobar la OMI entre 2023 y 2030.

entre los operadores que hacen escala en los puertos de la UE y entre ellos. Por ejemplo, las obligaciones establecidas a nivel nacional sobre el uso de los combustibles renovables y los hipocarbónicos podrían desviar el tráfico hacia puertos competidores de otros Estados miembros y falsear la competencia. En consecuencia, es necesaria la armonización a escala de la UE para velar por la igualdad de condiciones respecto a todos los agentes del sector marítimo (en particular, los operadores, los puertos y los proveedores de combustible).

- **Elección del instrumento**

Conforme a la evaluación de impacto, es preciso adoptar medidas normativas vinculantes para conseguir los objetivos. Un reglamento es el instrumento más adecuado para garantizar la aplicación común de las medidas previstas, al reducir al mismo tiempo el riesgo de distorsión dentro del mercado único que podría resultar de las diferencias en la forma en que los Estados miembros de la UE incorporen los requisitos a la legislación nacional. Dado que la transición a los combustibles renovables y los hipocarbónicos requiere inversiones importantes por parte de los proveedores de combustible, la distribución de este y un fuerte y claro impulso de la demanda, es vital que el marco regulador ofrezca un conjunto de normas único, sólido y a largo plazo a todos los inversores de la UE. En particular, es importante evitar crear un mosaico de medidas diferentes a escala nacional, como sería el caso si se aplicaran en virtud de una directiva intersectorial.

La propuesta tiene un carácter muy técnico y es muy probable que tenga que modificarse periódicamente para reflejar los cambios técnicos y jurídicos que surjan. A fin de responder a esta cuestión, también se han previsto una serie de medidas de ejecución, que se centrarán sobre todo en las especificaciones técnicas necesarias para aplicar los requisitos funcionales.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Al tratarse de una nueva propuesta, no se han llevado a cabo evaluaciones ni controles de adecuación.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y realizó amplias consultas a lo largo del proceso de evaluación de impacto. Las opiniones de las partes interesadas comenzaron a recogerse en respuesta a la publicación de la evaluación de impacto inicial (marzo y abril de 2020). Se recibieron un total de ochenta y una respuestas, que fueron útiles para el proceso de redacción y contribuyeron a perfeccionar el enfoque y determinar mejor las barreras que dificultan el uso actual de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo.

Como parte de la preparación de la propuesta, otras actividades de consulta incluyeron:

- una consulta pública abierta, organizada por la Comisión, entre el 2 de julio de 2020 y el 10 de septiembre de 2020. Se recibieron un total de 136 respuestas, que abarcaban una serie de grupos de partes interesadas. Las respuestas provenían de armadores y gestores de buques (40), productores de energía y suministro de combustible (37), transporte marítimo de corta distancia (25), autoridades públicas nacionales (15), organizaciones de interés (14), gestores y administradores de puertos (13), operadores de terminales portuarias u otros proveedores de servicios portuarios (13), instituciones académicas de investigación e innovación (12), sector de las vías navegables interiores (11), construcción naval y fabricantes de equipos marinos (10), autoridades públicas regionales o locales (9), proveedores de logística, cargadores y propietarios de carga (9), organismos de normalización técnica y sociedades de clasificación (2), inversión y financiación (2), y otros (17)<sup>14</sup>;
- Una consulta dirigida a las partes interesadas, que organizó el consultor responsable del estudio de apoyo a la evaluación de impacto, entre el 18 de agosto y el 18 de septiembre de 2020, y que estaba dirigida a los expertos del Foro Europeo de Navegación Sostenible. El consultor también realizó una serie de entrevistas con las partes interesadas, incluidos representantes de la industria y autoridades nacionales, entre el 10 de julio de 2020 y el 1 de diciembre de 2020;
- Una mesa redonda de partes interesadas, organizada por la Comisión el 18 de septiembre de 2020 con miembros del Foro Europeo de Navegación Sostenible<sup>15</sup> y del Foro Europeo de Puertos<sup>16</sup>;
- Reuniones periódicas del grupo de expertos, en el marco del subgrupo del Foro Europeo de Navegación Sostenible sobre energía alternativa sostenible para el transporte marítimo.

La información proporcionada por las partes interesadas fue clave a fin de que la Comisión pudiera perfeccionar el diseño de las opciones políticas, así como de evaluar sus repercusiones económicas, sociales y medioambientales, compararlas y determinar qué opción política puede maximizar la relación beneficios/costes para la sociedad.

Las consultas pusieron de manifiesto que existe consenso entre todos los grupos de partes interesadas sobre la importancia de abordar la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo, así como sobre los problemas específicos señalados en la evaluación de impacto.

Las consultas confirmaron la pertinencia de los cinco factores indicados en el marco de la evaluación de impacto de la propuesta. Conforme a los resultados, las distintas partes interesadas están de acuerdo en que las trabas más importantes son los elevados costes de combustible e inversión, junto con la incertidumbre para los inversores. En términos de objetivos políticos, el objetivo más importante para las partes interesadas parece ser «ofrecer

<sup>14</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation>.

<sup>15</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

<sup>16</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542>.

más seguridad sobre los requisitos climáticos y medioambientales de los buques en funcionamiento».

Todos los grupos de partes interesadas también expresaron su preferencia por una política basada en objetivos en lugar de una política prescriptiva, lo que también coincide con otro requisito de la política expresada por la mayoría de las partes interesadas, la neutralidad tecnológica. En cuanto a las medidas políticas, el establecimiento de una vía reglamentaria clara para la descarbonización del actual combustible para uso marítimo recibió las puntuaciones más altas de las partes interesadas. En cuanto al ámbito geográfico, no había ninguna preferencia clara sobre el ámbito geográfico adecuado para las medidas. En lo que se refiere a la medición de los resultados medioambientales y a la forma de incluir las emisiones en el marco normativo, la mayoría de las partes interesadas prefieren un planteamiento basado en el principio «del pozo a la hélice» ya que así se tienen en cuenta no solo las emisiones procedentes de la quema del combustible a bordo del buque, sino también las emisiones previas procedentes de la producción, el transporte y la distribución de los combustibles. En los buques atracados, la mayoría de las partes interesadas consideran que los requisitos sobre el uso del suministro de electricidad en puerto son pertinentes y necesarios para alcanzar los objetivos de descarbonización.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Un contratista externo realizó un estudio para apoyar la evaluación de impacto que sustenta la propuesta. Este estudio, que se puso en marcha en julio de 2020 y concluyó en marzo de 2021, proporcionó información valiosa a los servicios de la Comisión, especialmente por lo que se refiere a diseñar las opciones políticas, evaluar algunos de los efectos previstos y recabar las opiniones de las partes interesadas directamente afectadas. Los servicios de la Comisión también se basaron en la colaboración de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en lo referente a aspectos técnicos relacionados con la presente iniciativa.

- **Evaluación de impacto**

Las medidas políticas incluidas en la presente propuesta se basan en los resultados de una evaluación de impacto. El informe de evaluación de impacto [SWD(2021) 635] recibió el dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario de la Comisión [SEC(2021) 562]. En su dictamen, el Comité formuló una serie de recomendaciones sobre la presentación de los argumentos en el informe de evaluación de impacto, recomendaciones que se han tenido en cuenta. E anexo 1 del informe de evaluación de impacto ofrece un resumen de cómo tuvo lugar este proceso.

En el contexto de la evaluación de impacto, se han considerado tres opciones estratégicas para alcanzar los objetivos fijados. Estas tres opciones comparten dos características principales:

- 1) la naturaleza reglamentaria para proporcionar seguridad jurídica, y
- 2) el énfasis en los aspectos del lado de la demanda para estimular la producción y la adopción de los combustibles renovables y los hipocarbónicos, abordar la paradoja entre la oferta y la demanda de estos combustibles y evitar la fuga de carbono.

Las opciones políticas ofrecían diferentes formas de diseñar la obligación y diferían, en particular, en su enfoque de la elección de la tecnología y en la forma de lograr el rendimiento requerido.

La opción 1 se concibe como un enfoque prescriptivo, que exige que se utilice un porcentaje de combustibles concretos o unos tipos específicos de combustible, y que el regulador elija la tecnología. Las opciones políticas 2 y 3 son enfoques basados en objetivos, que exigen el cumplimiento de un límite máximo de intensidad anual de GEI para la energía utilizada a bordo, de modo que los operadores del mercado son libres de elegir la tecnología que prefieran. Además, la opción política 3 recoge también mecanismos para recompensar a los que superen los objetivos, a fin de fomentar el desarrollo de tecnologías más avanzadas de cero emisiones (conformidad acumulada y multiplicadores para las tecnologías de emisiones cero) que reduzcan tanto los contaminantes atmosféricos como los gases de efecto invernadero. Todas las opciones exigen que los buques más contaminantes de los puertos (portacontenedores y buques de pasajeros) utilicen el suministro de electricidad en puerto (o una tecnología de emisión cero equivalente).

Tras la evaluación, se ha optado por la opción 3, ya que logra el mejor equilibrio entre los objetivos y los costes globales de ejecución. No solo responde a las necesidades de flexibilidad, subrayadas por las partes interesadas durante las actividades de consulta (en particular, los operadores y los puertos), sino que también reduce el riesgo de dependencia tecnológica (e incentiva la adopción temprana de las tecnologías más avanzadas).

La mayor penetración de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos en la combinación de combustibles de uso marítimo se traducirá en una reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las emisiones de contaminantes a la atmósfera. El ahorro correspondiente en costes externos se ha estimado en 10 000 millones EUR en el caso de la contaminación atmosférica, y en 138 600 millones EUR, en el caso del cambio climático, en relación con la situación de partida, expresados en valor actual para el período 2021-2050. Estos valores se han calculado en la evaluación de impacto a partir del modelo de penetración prevista de los combustibles renovables y los hipocarbónicos. Se prevé que los operadores de buques ahorren del orden de 2 300 millones EUR gracias a la reducción de los costes de explotación (mantenimiento, tripulación, etc.). Esta reducción se verá impulsada por una actividad de transporte marítimo algo más baja en relación con la situación de referencia. Otra repercusión notable se refiere al uso de combustibles y tecnologías de propulsión avanzadas, e indirectamente al efecto que tiene en la innovación. Se prevé que la iniciativa impulse la penetración de los buques con pilas de combustible (18,9 %) en la flota, así como la propulsión eléctrica (5,4 %) de aquí a 2050 (en comparación con la nula penetración de estas tecnologías en la situación de referencia).

El principal coste resultante de la intervención propuesta corre a cargo de los operadores de buques y asciende a 89 700 millones EUR. Es el resultado del aumento de los costes de capital (25 800 millones EUR) y de combustible (63 900 millones EUR). Los costes indirectos para los puertos, que estarán relacionados con la provisión de la infraestructura de suministro de combustible necesaria, se estiman en 5 700 millones EUR. Los costes administrativos para los operadores de buques derivados de la recogida de datos, la

presentación y verificación de los planes de cumplimiento y el informe energético anual, la cooperación durante las auditorías e inspecciones, así como de la formación de la tripulación, se estiman en 521,7 millones EUR. Se han determinado además 1,8 millones EUR adicionales para el establecimiento de directrices por parte de los puertos que garanticen la manipulación segura de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos. No pudieron cuantificarse los costes específicos relacionados con la certificación de combustible. Se prevé unos costes de ejecución limitados para las autoridades públicas (1,5 millones EUR), que se centrarán en la provisión de las herramientas informáticas de notificación necesarias. Así, la opción preferente proporciona unos beneficios netos que ascienden a 58 400 millones EUR en el horizonte temporal de la iniciativa.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene incidencia en la protección de los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La opción preferente tendrá implicaciones presupuestarias para la Comisión. Los costes previstos de los servicios informáticos y del desarrollo de sistemas informáticos son de hasta 0,5 millones EUR. Este cálculo se basa en el coste del sistema Thetis-SNV y en la experiencia adquirida con los módulos existentes de Thetis-EU que respaldan diversos actos legislativos de la UE; estos costes de desarrollo de las TI se estiman en 300 000 EUR. La opción estratégica preferente también requeriría una funcionalidad adicional que sirviese para registrar la conformidad acumulada de buques. Se calcula que el coste de esta herramienta adicional asciende a 200 000 EUR. Las opciones de desarrollo de TI y de contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación**

La Comisión efectuará un seguimiento de los avances, efectos y resultados de esta propuesta mediante una serie de mecanismos de seguimiento y evaluación. La Comisión medirá los avances en la consecución de los objetivos específicos de la propuesta, en particular a través de los datos recogidos anualmente como parte del sistema de seguimiento, notificación y evaluación (SNV) de la UE.

Se dosificarán cuidadosamente las solicitudes de información (informes, respuestas a encuestas) para evitar a las partes interesadas las cargas adicionales derivadas de una petición desproporcionada de nuevos datos.

Cinco años después de la fecha de aplicación de la propuesta legislativa, la Comisión evaluará las normas para comprobar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa. La evaluación servirá de base para futuros procesos de toma de decisiones, con miras a garantizar los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos fijados.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 describe el objeto de la propuesta de Reglamento, que establece normas para reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro de la UE, a fin de promover el desarrollo armonioso y el uso coherente de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos en toda la Unión, sin introducir barreras al mercado único para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación.

El artículo 3 contiene varias definiciones.

El artículo 4 establece el límite a la intensidad anual de emisión de gases de efecto invernadero respecto a la energía que utilice a bordo un buque.

El artículo 5 establece requisitos para el uso del suministro de electricidad en puerto o la energía de emisión cero en el punto de atraque para tipos específicos de buques y enumera posibles excepciones.

El artículo 6 establece los principios comunes para el control del cumplimiento.

El artículo 7 establece lo que debe incluirse en los planes de seguimiento.

El artículo 8 enumera las situaciones en las que debe modificarse el plan de seguimiento.

El artículo 9 establece los principios relativos a la certificación de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado.

El artículo 10 establece el alcance de las actividades de verificación que deben realizar los verificadores.

El artículo 11 establece las obligaciones y principios generales de los verificadores.

El artículo 12 establece los principios fundamentales que deben respetarse durante los procedimientos de verificación.

El artículo 13 establece las normas relativas a las acreditaciones de los verificadores para las actividades que deben llevarse a cabo en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

El artículo 14 define los parámetros que las empresas deben controlar y registrar para demostrar el cumplimiento.

El artículo 15 establece la tarea de los verificadores en relación con la información facilitada por las empresas.

El artículo 16 establece la base de datos sobre la conformidad y fija los principales parámetros para la notificación.

El artículo 17 establece disposiciones de flexibilidad, que permiten a los operadores acumular o tomar prestado, dentro de un límite determinado, un balance de la conformidad excedentario para permitir la conformidad.

El artículo 18 establece los principios y procedimientos fundamentales para la posible acumulación de balances de la conformidad.

El artículo 19 establece las condiciones para la expedición de un certificado de conformidad de FuelEU.

El [artículo 20](#) establece las sanciones que deben imponerse en caso de no lograrse la conformidad.

El [artículo 21](#) establece los principios para la asignación de sanciones a fin de apoyar los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el sector marítimo.

El [artículo 22](#) establece la obligación de que los buques lleven un certificado de conformidad de FuelEU válido.

El [artículo 23](#) establece las normas para las inspecciones de buques.

El [artículo 24](#) establece el derecho a revisar las decisiones que afecten a las empresas.

El [artículo 25](#) exige la designación de las autoridades competentes responsables de la aplicación y control del cumplimiento del presente Reglamento.

El [artículo 26](#) establece las condiciones por las que se confieren poderes delegados a la Comisión en virtud del presente Reglamento.

El [artículo 27](#) establece el procedimiento de comité para el ejercicio por parte de la Comisión de la facultad de adoptar actos de ejecución.

El [artículo 28](#) exige que la Comisión informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, al menos cada cinco años.

El [artículo 29](#) modifica la Directiva 2009/16/CE para añadir el certificado de conformidad de FuelEU a su anexo IV.

El [artículo 30](#) establece fecha de la entrada en vigor y de la aplicación del presente Reglamento.

El [anexo I](#) define las fórmulas y la metodología para establecer la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque.

En el [anexo II](#) figura la lista de valores por defecto que pueden utilizarse para determinar los factores de emisión utilizados en la fórmula descrita en el anexo I.

En el [anexo III](#) figura la lista de tecnologías de emisión cero que pueden utilizarse como alternativa a la conexión al suministro de electricidad en puerto en el punto de atraque, así como los criterios específicos para su uso.

El [anexo IV](#) define los elementos mínimos de los certificados que debe expedir el organismo gestor del puerto en los casos en que los buques no puedan utilizar el suministro de electricidad en puerto por razones justificadas.

El [anexo V](#) define las fórmulas para establecer el balance de la conformidad del buque y la sanción en caso de incumplimiento.

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**

(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 100, apartado 2,

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>17</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>18</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (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 CO<sub>2</sub> de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4 % del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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

---

<sup>17</sup> DO C x de x, p. x.

<sup>18</sup> DO C x de x, p. x.

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.

- (2) Con vistas a 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 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»)<sup>19</sup>, así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030»<sup>20</sup>. Aquí se integra también 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.
- (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 velar por 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 de forma significativa al rendimiento económico de los operadores de buques e incidir negativamente en 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. Este hecho 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 combustibles 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.
- (4) Con objeto de repercutir 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

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final.

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final.

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 procurar 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.

- (5) Las normas establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón. Por razones de coherencia con las normas de la Unión e internacionales en el ámbito del transporte marítimo, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de guerra, los buques auxiliares navales, los buques pesqueros o buques factoría, ni a los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales.
- (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 del armador relativa a la explotación del buque 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» que recoge el artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21</sup>, y está 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

---

<sup>21</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).

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.

- (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, sino que debe centrarse en los buques de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas. Si bien 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 (CO<sub>2</sub>) del sector marítimo.
- (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 Consejo<sup>22</sup> y la distribución con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>23</sup>, también es necesario un instrumento que establezca niveles cada vez mayores de demanda de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos que sean de uso marítimo.
- (9) Si bien instrumentos como la tarificación del carbono o los objetivos sobre la intensidad de emisiones de CO<sub>2</sub> 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 tanto, es necesario un enfoque regulador específico dedicado a la implantación de combustibles para uso marítimo renovables e hipocarbónicos, y de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad.
- (10) La intervención política para estimular la demanda de combustibles de uso marítimo que sean renovables o hipocarbónicos 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 en lo referente a la energía utilizada a bordo por los buques sin prescribir el uso de ningún combustible o tecnología particular.
- (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 también 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

---

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> 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).

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. Concretamente, son esenciales 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, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte marítimo ya a corto plazo.

- (12) El cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando los cultivos destinados a la producción de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa sustituyen a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Esta demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y da lugar a la expansión de las tierras agrícolas en terrenos con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, provocando un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero. La investigación ha demostrado que la escala de los efectos depende de múltiples factores, entre ellos, el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda de materias primas provocada por el uso de los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa, y el grado de protección en todo el mundo de las tierras con elevadas reservas de carbono. Si bien la aplicación del presente Reglamento requiere que se determinen los factores de emisión, no es posible fijar inequívocamente el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el cambio indirecto del uso de la tierra con el nivel de precisión exigido. Sin embargo, existen pruebas de que todos los combustibles producidos a partir de materias primas provocan cambios indirectos en el uso de la tierra en distintos grados. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra —que es capaz de anular parcial o totalmente las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero de biocarburantes, biolíquidos o combustibles de biomasa individuales—, el cambio indirecto del uso de la tierra plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en el contexto de una ampliación potencialmente importante de la producción debido a un aumento significativo de la demanda. Por consiguiente, no debe promoverse ningún combustible producido a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. La Directiva (UE) 2018/2001 ya limita y fija un límite máximo a la contribución de dichos biocarburantes, biolíquidos y biomasa a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte por carretera y ferroviario, teniendo en cuenta que redundan en menos beneficios medioambientales, tienen un menor rendimiento en cuanto al potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y debido a preocupaciones más amplias en materia de sostenibilidad.

- (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 falta de 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 que se produzcan a partir de cultivos alimentarios y forrajeros promoviendo su uso con arreglo al presente Reglamento. En consecuencia, debido a las emisiones adicionales de gases de efecto invernadero y a la pérdida de biodiversidad que provocan todos los tipos de combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, debe considerarse que estos combustibles tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo.
- (14) Dado que el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo conlleva largos plazos, es preciso actuar con rapidez para establecer 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 respecto a la energía que utilicen los buques a bordo 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 renovables y de combustibles hipocarbónicos que sean de uso marítimo.
- (15) El presente Reglamento debe establecer la metodología y la fórmula que ha de aplicarse para calcular la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía que utilice un buque a bordo. 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 debe reflejarse en la metodología el uso de fuentes de energía sustitutorias, como la energía eólica o la electricidad.
- (16) Con objeto de ofrecer una visión más completa del comportamiento medioambiental de las distintas fuentes de energía, el comportamiento de los combustibles en materia de GEI debe evaluarse con arreglo a las emisiones «del pozo a la hélice», teniendo en cuenta los efectos de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a

bordo. Se trata de incentivar tecnologías y procesos de producción que ofrezcan una menor huella de GEI y beneficios reales en comparación con los combustibles convencionales existentes.

- (17) El rendimiento «del pozo a la hélice» de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos que sean de uso marítimo 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, 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.
- (18) Es necesario un enfoque global sobre todas las emisiones de GEI más importantes (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O) para promover el uso de fuentes de energía que ofrezcan una menor huella de GEI en general. Para reflejar el potencial de calentamiento global del metano y los óxidos nitrosos, el límite establecido por el presente Reglamento debe expresarse en términos de «equivalente de CO<sub>2</sub>».
- (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 en el uso de la 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.
- (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, deben abordarse con carácter prioritario las emisiones de estas categorías de buques.
- (21) El suministro de electricidad en puerto disminuye 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 siendo limitada. Por consiguiente, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes.

- (22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos. Cuando se demuestre que el empleo de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto, un buque debe quedar exento de utilizarlo.
- (23) También deben preverse excepciones al uso del suministro de electricidad en puerto por una serie de razones objetivas, que debe certificar el organismo gestor del puerto de escala y que se limiten a las escalas no programadas por motivos de seguridad o de salvamento en el mar, para estancias cortas de buques atracados de menos de dos horas, ya que se trata del tiempo mínimo necesario para la conexión, y para el uso de la generación de energía a bordo en situaciones de emergencia.
- (24) Deben limitarse las excepciones en caso de indisponibilidad o 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. 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 ni poner en peligro 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.
- (25) El presente Reglamento debe establecer un sistema sólido de seguimiento, notificación y verificación para que pueda rastrearse el cumplimiento de sus disposiciones. Este sistema ha de aplicarse de manera no discriminatoria a todos los buques y exigir la verificación por terceros para procurar la exactitud de los datos que se presenten 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 vistas a limitar la carga administrativa impuesta a las empresas, los verificadores y las autoridades marítimas.
- (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, respecto a la energía utilizada a bordo por un buque, que se ha 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 en 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.

- (27) Es fundamental certificar los combustibles para alcanzar los objetivos del presente Reglamento y velar por la integridad medioambiental de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos que está previsto implantar en el sector marítimo. Esta certificación debe llevarse a cabo mediante un procedimiento transparente que no sea discriminatorio. Con objeto 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 lo establecido en la Directiva (UE) 2018/2001. Las empresas solo podrán apartarse de los valores por defecto regulados en dicha Directiva o en este nuevo marco en caso de que 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 laboratorio o mediciones directas de las emisiones («del tanque a la hélice»).
- (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 procurar su imparcialidad, los verificadores deben ser entidades jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación que se hayan designado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>24</sup>.
- (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 regulado en dicho Reglamento. A continuación, la empresa en cuestión debe comunicar esta información a 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 procure su conformidad con el presente Reglamento. A fin de facilitar la notificación y limitar la carga administrativa para las empresas, los verificadores y otros usuarios, esta base de datos

---

<sup>24</sup> 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).

electrónica debe basarse en el módulo Thetis-SNV vigente y tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.

- (31) El cumplimiento del presente Reglamento dependería de elementos que podrían escapar al control de la empresa, como las cuestiones relacionadas con la disponibilidad o la calidad del combustible. Por tanto, debe permitirse a las empresas flexibilidad para renovar un balance de la conformidad excedentario de un año a otro o pedir un balance excedentario anticipado, dentro de ciertos límites, a partir del año siguiente. Sin embargo, no deberían plantearse disposiciones de flexibilidad similares respecto al uso del suministro de electricidad en puerto en el atraque, dado que este aspecto es muy importante para la calidad del aire local en las ciudades portuarias y las zonas costeras.
- (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. Así se crea la posibilidad de recompensar la conformidad excedentaria y se 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 a la conformidad de las empresas en cuestión.
- (33) Debe conservarse a bordo de los buques un documento de conformidad (el «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.
- (34) Los verificadores deben determinar el número de escalas portuarias no conformes de acuerdo con un conjunto de criterios claros y objetivos que tengan en cuenta toda la información pertinente, en particular el tiempo de estancia, la cantidad de cada tipo de energía y la energía consumida, y la aplicación de cualquier condición de exclusión por cada escala portuaria en la Unión. Las empresas deben facilitar esta información a los verificadores a efectos de la determinación de la conformidad.
- (35) Sin perjuicio de la posibilidad de cumplir las normas mediante las disposiciones de flexibilidad y acumulación, los buques que no se ajusten a los límites de la intensidad media anual de emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo deben estar sujetos a una sanción con efecto disuasorio. La sanción debe ser proporcional al grado de la falta de conformidad y eliminar cualquier ventaja económica de dicha no conformidad, de manera que se preserve la igualdad de condiciones en el sector. Además, debe basarse en la cantidad y el coste de los combustibles renovables y los hipocarbónicos que los buques deberían haber utilizado para cumplir los requisitos del Reglamento.

- (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 que no están clasificados como hogares, 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.
- (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 al que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.
- (38) El control del cumplimiento de las obligaciones relativas al presente Reglamento debe basarse en los instrumentos vigentes, a saber, los establecidos en las Directivas 2009/16/CE<sup>25</sup> y 2009/21/CE<sup>26</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo. A la lista de certificados y documentos contemplada en el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE, debe añadirse el documento de conformidad del buque con los requisitos de este Reglamento.
- (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, especialmente 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 FuelEU, estas empresas deben tener derecho a solicitar la revisión de dichas medidas a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté acreditado el verificador. 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, que se ejercerá de conformidad con el Derecho nacional del Estado miembro de que se trate.
- (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

---

<sup>25</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>26</sup> Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

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 velar por 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.

- (41) Con objeto de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup>. Al establecer, mediante actos de ejecución, los modelos de planes de seguimiento normalizados, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme, la Comisión debe tener en cuenta la posibilidad de reutilizar la información y los datos recogidos a efectos del Reglamento (UE) 2015/757.
- (42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible adoptar un enfoque global para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que sería 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 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.
- (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 puedan alcanzar de manera suficiente 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

---

<sup>27</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

económicos para que los operadores marítimos sigan operando sin trabas al tiempo que cumplen las obligaciones relativas al 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 artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 1*

##### **Objetivos y finalidad**

El presente Reglamento establece normas uniformes que imponen:

- a) el límite de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a la energía que utilizan a bordo los buques que llegan a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, permanecen en dichos puertos o salen de ellos, y
- 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 objeto 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.

#### *Artículo 2*

##### **Ámbito de aplicación**

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:

- a) la energía que utilicen durante su estancia en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- b) la totalidad de la energía que utilicen en los viajes desde un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y
- c) la mitad de la energía que utilicen 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.

El presente Reglamento no se aplica a los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques pesqueros o buques factoría, los buques de madera de construcción primitiva, los

buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques de propiedad estatal que utilicen con fines no comerciales.

### *Artículo 3*

#### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación a la atmósfera de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) u óxidos nitrosos (N<sub>2</sub>O);
- b) «biocarburantes»: biocarburantes tal como se definen en el artículo 2, punto 33, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- c) «biogás»: biogás tal como se define en el artículo 2, punto 28, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- d) «combustibles de carbono reciclado»: combustibles de carbono reciclado tal como se definen en el artículo 2, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- e) «carburantes renovables de origen no biológico»: los combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- f) «cultivos alimentarios y forrajeros»: cultivos alimentarios y forrajeros tal como se definen en el artículo 2, punto 40, de la Directiva (UE) 2018/2001;
- 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 (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxidos nitrosos (N<sub>2</sub>O), óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) o partículas (PM);
- h) «fuentes de energía sustitutorias»: la energía eólica o solar renovable generada a bordo o la electricidad procedente del suministro de electricidad en puerto;
- i) «puerto de escala»: un puerto de escala tal como se define en el artículo 3, letra b), del Reglamento (UE) 2015/757;
- j) «viaje»: cualquier trayecto, tal como se define en el artículo 3, letra c), del Reglamento (UE) 2015/757;
- k) «empresa»: empresa según la definición del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757;
- l) «arqueo bruto»: el arqueo bruto tal como se define en el artículo 3, letra e), del Reglamento (UE) 2015/757;
- m) «buque atracado»: cualquier buque atracado tal como se define en el artículo 3, letra n), del Reglamento (UE) 2015/757;
- n) «consumo de energía a bordo»: la cantidad de energía, expresada en megajulios (MJ), que utiliza un buque para la propulsión y el funcionamiento de cualquier equipo de a bordo, en el mar o en el punto de atraque;
- o) «intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo»: la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero, expresada en

gramos equivalentes de CO<sub>2</sub> y establecida sobre la base «del pozo a la hélice», por MJ de energía consumida a bordo;

- p) «del pozo a la hélice»: método de cálculo de las emisiones que tiene en cuenta el impacto de los gases de efecto invernadero de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo, también durante la combustión;
- q) «factor de emisión»: la tasa media de emisión de un gas de efecto invernadero relativa a los datos de la actividad de un flujo fuente, en la hipótesis de una oxidación completa en la combustión y de una conversión completa en todas las demás reacciones químicas;
- r) «suministro de electricidad en puerto»: el sistema destinado a proveer de electricidad a los buques atracados, con baja o alta tensión, corriente alterna o corriente continua, incluidas las instalaciones del buque y del puerto, cuando hay un suministro directo al cuadro de distribución principal del buque para alimentar las necesidades de estacionamiento, las cargas de trabajo de servicio o la carga de baterías secundarias;
- s) «verificador»: una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 y con el presente Reglamento;
- t) «período de notificación»: el período que se define en el artículo 3, letra m), del Reglamento (UE) 2015/757;
- u) «certificado de conformidad FuelEU»: documento específico de un buque, expedido a una empresa por un verificador, que confirma que el buque ha cumplido los requisitos del presente Reglamento para un período de notificación determinado;
- v) «buque de pasajeros»: buque que transporta más de doce pasajeros, incluidos cruceros, naves de pasaje de gran velocidad y buques con instalaciones que permiten a los vehículos de carretera o ferrocarril embarcar y desembarcar;
- w) «buque portacontenedores»: buque diseñado exclusivamente para el transporte de contenedores en bodegas y en cubierta;
- x) «escala portuaria no conforme»: escala en la que el buque no cumple los requisitos del artículo 5, apartado 1, sin que sea de aplicación ninguna de las excepciones reguladas en el artículo 5, apartado 3;
- y) «proceso de producción menos idóneo»: el proceso de producción más intensivo en carbono que se utiliza para un combustible determinado;
- z) «equivalente de CO<sub>2</sub>»: medida métrica que se utiliza para calcular las emisiones de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O a partir de su potencial de calentamiento global, convirtiendo las cantidades de CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O en la cantidad equivalente de dióxido de carbono con el mismo potencial de calentamiento global;
- aa) «balance de la conformidad»: medida del exceso o defecto de la conformidad de un buque respecto a los límites de la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero en lo relativo a la energía utilizada a bordo del buque, que se calcula de acuerdo con el anexo V;
- bb) «balance de la conformidad excedentario»: un balance de la conformidad con un valor positivo;

- cc) «balance de la conformidad deficitario»: un balance de la conformidad con un valor negativo;
- dd) «total acumulado de balances de la conformidad»: suma de los balances de la conformidad de todos los buques incluidos en la acumulación;
- ee) «organismo gestor del puerto»: cualquier organismo público o privado según la definición del artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup>.

## CAPÍTULO II

### REQUISITOS RELATIVOS A LA ENERGÍA UTILIZADA A BORDO POR LOS BUQUES

#### *Artículo 4*

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

1. La intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía que utilice a bordo un buque, durante un período de notificación, no superará el límite establecido en el apartado 2.
2. El límite mencionado en el apartado 1 se calculará reduciendo el valor de referencia de [X gramos equivalentes de CO<sub>2</sub> por MJ] \* en el porcentaje siguiente:
  - el – 2 % a partir del 1 de enero de 2025;
  - el – 6 % a partir del 1 de enero de 2030;
  - el – 13 % a partir del 1 de enero de 2035;
  - el – 26 % a partir del 1 de enero de 2040;
  - el – 59 % a partir del 1 de enero de 2045;
  - el – 75 % a partir del 1 de enero de 2050.

*[Asterisco: El valor de referencia, que se calculará en una fase posterior del procedimiento legislativo, corresponde a la intensidad media de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques en 2020 que se haya determinado sobre la base de los datos monitorizados y notificados en el marco del Reglamento (UE) 2015/757, utilizando la metodología y los valores por defecto establecidos en el anexo I de dicho Reglamento.]*

3. La intensidad de emisión gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque se calculará como la cantidad de emisiones de gases de efecto

---

<sup>28</sup> Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología especificada en el anexo I.

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 «del pozo a la hélice» relacionados con cualquier fuente de energía nueva o para adaptar los factores de emisión existentes a fin de velar por la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la Unión en el ámbito de la energía.

#### *Artículo 5*

#### **Requisitos adicionales de emisión cero de la energía utilizada en el punto de atraque**

1. A partir del 1 de enero de 2030, todo buque atracado en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro se conectará al suministro de electricidad en puerto y lo utilizará para todas las necesidades de energía mientras esté atracado.
2. El apartado 1 se aplicará a:
  - a) los buques portacontenedores;
  - b) los buques de pasajeros.
3. El apartado 1 no se aplicará a aquellos buques:
  - a) que permanezcan en el punto de atraque durante menos de dos horas, calculadas sobre la base de la hora de salida y de llegada, que se controlarán conforme a lo dispuesto en el artículo 14;
  - b) que utilicen tecnologías de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
  - c) que tengan que hacer una escala portuaria no programada por motivos de seguridad o salvamento en el mar;
  - d) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto debido a la falta de disponibilidad de puntos de conexión en un puerto;
  - 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;
  - f) que, durante un período de tiempo limitado, requieran la utilización de la generación de energía a bordo, en situaciones de emergencia que representen un riesgo inmediato para la vida, el buque, el medio ambiente o por otros motivos de fuerza mayor.
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.
5. El organismo gestor del puerto de escala determinará si se aplican las excepciones establecidas en el apartado 3 y expedirá o se negará a expedir el certificado de acuerdo con los requisitos establecidos en el anexo IV.

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 podría conectarse por las razones mencionadas en el apartado 3, letras d) y e).
7. El buque documentará y comunicará al organismo gestor del puerto las situaciones de emergencia que impliquen la necesidad de utilizar generadores a bordo a las que se refiere el apartado 3, letra f).

## CAPÍTULO III

### PRINCIPIOS COMUNES Y CERTIFICACIÓN

#### *Artículo 6*

##### **Principios comunes para el seguimiento y la notificación**

1. Con arreglo a los artículos 7 a 9, las empresas realizarán, respecto de cada uno de sus buques, el seguimiento y la notificación de los parámetros pertinentes durante un período de notificación. Realizarán dicho seguimiento y notificación en el interior de todos los puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro y respecto de cualquier viaje con destino u origen en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.
2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán la energía utilizada a bordo por los buques, tanto en el tiempo en el que los buques estén en el mar como cuando estén atracados. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.
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.
4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluyendo hipótesis, referencias, factores de emisión y datos de actividad, de una manera transparente y precisa que permita al verificador determinar la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques.
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.

**Plan de seguimiento**

1. A más tardar el 31 de agosto de 2024, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento, respecto a cada uno de sus buques, en el que se indique el método que hayan elegido, entre los establecidos en el anexo I, para controlar y notificar la cantidad, el tipo y el factor de emisión de la energía utilizada a bordo de los buques, así como cualquier otra información pertinente.
2. En el caso de los buques a los que se aplique el presente Reglamento por primera vez después del 31 de agosto de 2024, las empresas presentarán al verificador un plan de seguimiento sin demoras indebidas, a más tardar dos meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.
3. El plan de seguimiento consistirá en una documentación exhaustiva y transparente que recogerá, al menos, los aspectos siguientes:
  - a) la identificación y el tipo del buque, incluidos su nombre, número de identificación de la OMI, puerto de matrícula o puerto base y nombre de su propietario;
  - b) el nombre de la empresa y la dirección, el teléfono y el correo electrónico de una persona de contacto;
  - c) una descripción de los sistemas de conversión de energía instalados a bordo y la potencia correspondiente, expresada en megavatios (MW);
  - d) una declaración 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 concretas, incluidas las herramientas especificadas en las normas IEC/IEEE 80005-1 (alta tensión) e IEC/IEEE 80005-3 (baja tensión) o bien está equipado con fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se precisa en el anexo III;
  - 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;
  - f) una descripción de los procedimientos para controlar el consumo de combustible del buque, así como la energía suministrada por fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
  - g) los factores de emisión «del pozo a la hélice» a los que se refiere el anexo II;
  - h) una descripción de los procedimientos utilizados para comprobar la exhaustividad de la lista de viajes;
  - i) una descripción de los procedimientos que se hayan utilizado para establecer los datos de la actividad por viaje, incluidos los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos destinados a determinar y registrar el tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada, y el tiempo transcurrido en el punto de atraque;

- j) una descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades empleados para actualizar los datos que se recogen en el plan de seguimiento durante el período de notificación;
  - k) una descripción del método que deba utilizarse para determinar datos que sustituyan a los que faltan;
  - l) una hoja de registro de revisiones en la que consten todos los detalles del historial de revisiones.
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.

### *Artículo 8*

#### **Modificaciones del plan de seguimiento**

1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque refleja su naturaleza y funcionamiento, y si pueden mejorarse algunos de los datos que figuran en él.
2. Las empresas modificarán el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones siguientes:
  - a) si cambia la empresa;
  - b) cuando se utilicen nuevos sistemas de conversión energética, nuevos tipos de energía, incluidas las fuentes de energía sustitutorias o una tecnología de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;
  - c) si se produce un cambio en la disponibilidad de datos, debido al uso de nuevos tipos de equipos de medición, nuevos métodos de muestreo o de análisis, o por otras razones, que pueda afectar a la precisión de los datos recogidos;
  - d) si los datos obtenidos con el método de seguimiento aplicado han resultado ser incorrectos;
  - e) si se determina que cualquier parte del plan de seguimiento no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y la empresa tiene que revisarlo a instancias del verificador.
3. Las empresas comunicarán a los verificadores, sin demoras indebidas, cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.
4. El verificador evaluará las modificaciones del plan de seguimiento a las 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.

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

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:
  - a) los factores de emisión de gases de efecto invernadero de los biocarburantes y biogases que cumplan los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001 se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en dicha Directiva;
  - 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;
  - c) se considerará que los biocarburantes y el biogás que no cumplan lo dispuesto en la letra a) o que se produzcan 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;
  - d) se considerará que los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado que no cumplan lo dispuesto en la letra b) tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo para este tipo de combustibles.
2. Las empresas facilitarán datos exactos y fiables sobre la intensidad de las 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.
3. Las empresas tendrán derecho a desviarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del tanque a la hélice», 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.

## CAPÍTULO IV

### VERIFICACIÓN Y ACREDITACIÓN

#### *Artículo 10*

##### **Actividades de verificación**

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos regulados 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. Este plazo deberá finalizar, en todo caso, antes del comienzo del período de notificación.
2. El verificador evaluará la conformidad de la información que se haya comunicado con los requisitos establecidos en los artículos 6 a 9 y en los anexos I, II y III antes de realizar las operaciones previstas en el artículo 15, apartado 2.
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.

#### *Artículo 11*

##### **Obligaciones y principios generales aplicables a los verificadores**

1. El verificador será independiente de la empresa o del explotador del buque y realizará las actividades exigidas por el presente Reglamento persiguiendo el interés público. A tal fin, ni el verificador ni ninguna parte de la misma entidad jurídica serán una empresa o un operador de buques, ni el propietario de una empresa —ni serán propiedad de una empresa o de un operador de buques—, y el verificador no mantendrá con la empresa relaciones que pudieran comprometer su independencia e imparcialidad.
2. El verificador evaluará la fiabilidad, credibilidad y exactitud de los datos y la información relativos a la cantidad, el tipo y el factor de emisión de la energía utilizada a bordo por los buques, en particular:
  - a) la atribución del consumo de combustible y el uso de fuentes de energía sustitutorias a los viajes;
  - b) los datos comunicados sobre el consumo de combustible y las medidas y cálculos asociados;
  - c) la elección y uso de factores de emisión;
  - d) el uso del suministro de electricidad en puerto o la presencia de excepciones certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5.

3. La evaluación a la que se refiere el apartado 2 se basará en las consideraciones siguientes:
  - a) los datos notificados son coherentes con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada;
  - b) los datos notificados no presentan incoherencias, en particular al comparar el volumen total de combustible adquirido cada año por cada buque y el consumo agregado de combustible durante los viajes;
  - c) los datos se han obtenido de acuerdo con las normas aplicables, y
  - d) los registros pertinentes del buque son exhaustivos y coherentes.

#### *Artículo 12*

#### **Procedimientos de verificación**

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 que hayan utilizado a bordo los buques con los datos estimados que se basen 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.
2. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados a las distintas fases del cálculo y, para ello, revisará todas las fuentes de datos y las metodologías utilizadas por la empresa.
3. El verificador tendrá en cuenta todos los métodos efectivos de control del riesgo aplicados por la empresa para reducir los grados de incertidumbre ligados a la precisión de cada uno de los métodos de seguimiento utilizados.
4. La empresa facilitará al verificador cualquier información adicional que permita a este último llevar a cabo los procedimientos de verificación. El verificador podrá efectuar inspecciones durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos y la información notificados.

#### *Artículo 13*

#### **Acreditación de verificadores**

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.
2. Cuando el presente Reglamento no contemple ninguna disposición específica en relación con la acreditación de los verificadores, se aplicarán las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 765/2008.
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 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.

## CAPÍTULO V REGISTRO, VERIFICACIÓN, NOTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

### *Artículo 14*

#### **Seguimiento y registro**

1. Con arreglo al plan de seguimiento contemplado en el artículo 7, y tras la evaluación de dicho plan por parte del verificador, las empresas registrarán, por cada buque que llegue a un puerto de escala o salga de él, y respecto a cada viaje desde o hacia un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro, la información siguiente:
  - a) el puerto de salida y el puerto de llegada, incluidas la fecha y la hora de salida y llegada, y el tiempo de permanencia en el punto de atraque;
  - b) respecto a 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;
  - c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar;
  - d) los factores de emisión «del pozo a la hélice» respecto a cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar, desglosados por emisiones «del pozo al tanque», «del tanque a la hélice» y emisiones fugitivas, que cubran todos los gases de efecto invernadero correspondientes;
  - e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar.
2. Las empresas registrarán anualmente la información y los datos enumerados en el apartado 1 de una manera transparente que permita al verificador comprobar el cumplimiento del presente Reglamento.
3. A más tardar el 30 de marzo de cada año, las empresas facilitarán al verificador la información a la que se refiere el apartado 1.

### *Artículo 15*

#### **Verificación y cálculo**

1. Tras la verificación establecida en los artículos 10 a 12, el verificador evaluará la calidad, exhaustividad y exactitud de la información facilitada por la empresa de conformidad con el artículo 14, apartado 3.

2. Sobre la base de la información verificada con arreglo al apartado 1, el verificador:
  - a) calculará, utilizando el método especificado en el anexo I, la intensidad media anual de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por el buque de que se trate;
  - b) calculará, utilizando la fórmula especificada en el anexo V, el balance de la conformidad del buque;
  - c) calculará el número de escalas portuarias no conformes en el período de notificación anterior, incluido el tiempo pasado en el punto de atraque respecto a cada escala no conforme;
  - d) calculará el importe de las sanciones contempladas en el artículo 20, apartados 1 y 2.
3. El verificador notificará a la empresa la información a la que se hace referencia en el apartado 2.

#### *Artículo 16*

##### **Base de datos sobre la conformidad y la notificación**

1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica sobre la conformidad para hacer un seguimiento del 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.
2. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, las normas relativas a los derechos de acceso y las 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 al que se refiere el artículo 27, apartado 3.
3. A más tardar el 30 de abril de cada año, la empresa registrará en la base de datos sobre la conformidad, respecto a cada uno de sus buques, la información a la 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.

#### *Artículo 17*

##### **Acumulación y préstamo de balance de la conformidad excedentario entre períodos de notificación**

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 período de notificación siguiente. 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 FuelEU.

2. Cuando el buque tenga un balance de la conformidad deficitario para el período de notificación, la empresa podrá tomar prestado un anticipo del balance de la conformidad excedentario de la cantidad correspondiente del período de notificación siguiente. El anticipo del balance de la conformidad excedentario se añadirá al balance del buque en el período de notificación y se deducirá del balance del mismo buque en el período de notificación siguiente. La cantidad que debe restarse en el período de notificación siguiente será igual al anticipo del balance de la conformidad excedentario multiplicado por 1,1. El anticipo del balance de la conformidad excedentario no podrá tomarse en préstamo:
  - a) para la cantidad que exceda en más del 2 % el límite establecido en el artículo 4, apartado 2, multiplicado por el consumo de energía del buque calculado de conformidad con el anexo I;
  - b) para dos períodos de notificación consecutivos.
3. A más tardar el 30 de abril del año siguiente al período de notificación, la empresa registrará el anticipo del balance de la conformidad excedentario, previa aprobación por su verificador, en la base de datos sobre la conformidad.

#### *Artículo 18*

##### **Acumulación de balances de la conformidad**

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.
2. A más tardar el 30 de marzo del año siguiente al período de notificación, la empresa notificará al verificador su intención de incluir el balance de la conformidad del buque en una acumulación para el período de notificación inmediatamente anterior. En caso de que los buques que participen en la acumulación estén controlados por dos o más empresas, estas efectuarán una notificación conjunta al verificador.
3. A más tardar el 30 de abril del año siguiente al período de notificación, el verificador registrará la acumulación en la base de datos sobre la conformidad. La composición de la acumulación no cambiará después de esa fecha.
4. En caso de conformidad acumulada con arreglo al apartado 1 del presente artículo, y a efectos del artículo 15, apartado 2, letra b), la empresa podrá decidir cómo asignar el balance de la conformidad total de la acumulación a cada buque concreto, siempre que se respete el total acumulado del balance de la conformidad. En caso de que los buques que participan en la acumulación estén controlados por dos o más empresas, el balance de la conformidad total de la acumulación se asignará de acuerdo con el método especificado en la notificación conjunta.

5. Si la media acumulada del balance de la conformidad da lugar al balance de la conformidad excedentario de un buque concreto, se aplicará el artículo 17, apartado 1.
6. El artículo 17, apartado 2, no se aplicará a los buques que participen en la acumulación.
7. La empresa ya no podrá incluir el balance de la conformidad del buque en una acumulación una vez que se haya emitido el certificado de conformidad FueIEU.

### *Artículo 19*

#### **Certificado de conformidad FueIEU**

1. A más tardar el 30 de junio del año siguiente al período de notificación, el verificador expedirá un certificado de conformidad FueIEU para el buque en cuestión, siempre que el buque no tenga un balance de la conformidad deficitario, tras la posible aplicación de los artículos 17 y 18, y no tenga escalas portuarias no conformes.
2. El certificado de conformidad FueIEU recogerá la información siguiente:
  - a) la identidad del buque (nombre, número de identificación OMI y puerto de matrícula o puerto base);
  - b) el nombre, la dirección y el centro principal de actividades del propietario del buque;
  - c) la identidad del verificador;
  - d) la fecha de expedición de dicho certificado, su período de validez y el período de notificación al que hace referencia.
3. El certificado de conformidad FueIEU será válido durante dieciocho meses tras el final del período de notificación.
4. El verificador informará sin demora a la Comisión y al Estado de abanderamiento de la expedición de todo certificado de conformidad FueIEU.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan modelos para el certificado de conformidad de FueIEU, incluidos los modelos electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo al que se refiere el artículo 27, apartado 2.

### *Artículo 20*

#### **Sanciones**

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.
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.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, el verificador expedirá un certificado de conformidad FuelEU una vez que se hayan abonado las sanciones contempladas en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las acciones a las 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 FuelEU.
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 la 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.

#### *Artículo 21*

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

1. Los fondos recaudados con las sanciones a las que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán a respaldar 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 sector marítimo, facilitarán la construcción de instalaciones adecuadas de suministro de combustible o puertos de conexión eléctrica en las instalaciones portuarias, y contribuirán al desarrollo, el ensayo y la implantación de las tecnologías europeas más innovadoras en la flota con vistas a lograr reducciones significativas de las emisiones.
2. Los ingresos generados por las sanciones contempladas en el apartado 1 se asignarán al Fondo de Innovación al 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.
3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, de conformidad 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 22*

#### **Obligación de conservar a bordo un certificado de conformidad FuelEU válido**

1. Los buques que hagan escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro llevarán a bordo un certificado de conformidad de FuelEU válido.

2. Dicho certificado, que se expedirá a los buques correspondientes de conformidad con el artículo 19, constituirá una prueba del cumplimiento del presente Reglamento.

### *Artículo 23*

#### **Garantía del cumplimiento**

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para velar por 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.
2. Cada Estado miembro velará por que toda inspección de un buque en un puerto que esté bajo su jurisdicción, efectuada con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, incluya la comprobación de que se lleva a bordo un certificado de conformidad FueIEU válido.
3. Cuando un buque no haya presentado un certificado válido de conformidad FueIEU 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.
4. El cumplimiento de dichas obligaciones deberá confirmarse por medio de la notificación de un certificado de conformidad FueIEU 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.
5. Se notificarán a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate las sanciones contra un buque determinado que haya impuesto un Estado miembro.

### *Artículo 24*

#### **Derecho de revisión**

1. Las empresas tendrán derecho a solicitar una revisión de los cálculos y las medidas que les dirija el verificador en virtud del presente Reglamento, incluida la negativa a expedir un certificado de conformidad de FueIEU con arreglo al artículo 19, apartado 1.

2. La solicitud de revisión se presentará a la autoridad competente del Estado miembro en el que el verificador haya sido acreditado en el plazo de un mes a partir de la notificación del resultado del cálculo o de la medida por parte del verificador. La decisión de la autoridad competente estará sujeta a control judicial.
3. Las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento por el organismo gestor del puerto estarán sujetas a control judicial.

#### *Artículo 25*

#### **Autoridades competentes**

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

## CAPITULO VI

### **PODERES DELEGADOS, COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN Y DISPOSICIONES FINALES**

#### *Artículo 26*

#### **Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
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].
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.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos

en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
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.

#### *Artículo 27*

##### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artículo 28*

##### **Información y revisión**

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

---

<sup>29</sup> Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

en el sector marítimo de la Unión. La Comisión estudiará posibles modificaciones de:

- a) el límite contemplado en el artículo 4, apartado 2;
- b) los tipos de buques a los que se aplica el artículo 5, apartado 1;
- c) las excepciones enumeradas en el artículo 5, apartado 3.

#### *Artículo 29*

##### **Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE**

En la lista que figura en el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE se añade el punto siguiente: «51. Certificado de conformidad FuelEU expedido en virtud del Reglamento (UE) xxxx relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo».

#### *Artículo 30*

##### **Entrada en vigor**

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 1 de enero de 2025.

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente / La Presidenta*

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

## FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

### Índice

1.	CONTEXTO DE LA PROPUESTA.....	1
•	Razones y objetivos de la propuesta .....	1
•	Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial .....	3
•	Coherencia con otras políticas de la Unión.....	5
2.	BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD .....	5
•	Base jurídica.....	5
•	Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva) .....	5
•	Proporcionalidad .....	6
•	Elección del instrumento.....	6
3.	RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES <i>EX POST</i> , DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO.....	7
•	Evaluaciones <i>ex post</i> / controles de la adecuación de la legislación existente.....	7
•	Consultas con las partes interesadas .....	7
•	Obtención y uso de asesoramiento especializado .....	8
•	Evaluación de impacto .....	8
•	Derechos fundamentales .....	10
4.	REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS .....	10
5.	OTROS ELEMENTOS.....	10
•	Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación .....	10
•	Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta.....	10
1.	MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .....	3
1.1.	Denominación de la propuesta/iniciativa .....	3
1.2.	Ámbito(s) político(s) afectado(s) .....	3
1.3.	La propuesta/iniciativa se refiere a: .....	3
1.4.	Objetivo(s) .....	3
1.4.1.	Objetivo(s) general(es).....	3
1.4.2.	Objetivo(s) específico(s) .....	3
1.4.3.	Resultado(s) e incidencia previstos.....	3
1.4.4.	Indicadores de resultados .....	4
1.5.	Justificación de la propuesta/iniciativa .....	4
1.5.1.	Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa .....	4
1.5.2.	Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o	

	complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. ....	4
1.5.3.	Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores .....	5
1.5.4.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados .....	5
1.5.5.	Evaluación de las diversas opciones de financiación disponibles, en particular, posibilidades de reasignación.....	6
1.6.	Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa .....	7
1.7.	Modo(s) de gestión previsto(s).....	7
2.	MEDIDAS DE GESTIÓN .....	8
2.1.	Disposiciones en materia de seguimiento y notificación .....	8
2.2.	Sistema(s) de gestión y de control .....	8
2.2.1.	Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos .....	8
2.2.2.	Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos .....	8
2.2.3.	Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los fondos correspondientes que se hayan gestionado»), y evaluación del nivel previsto de riesgo de error (al pago y al cierre) .....	10
2.3.	Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades .....	10
3.	INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA ..	12
3.1.	Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) .....	12
3.2.	Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos.....	13
3.2.1.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones.....	13
3.2.2.	Resultados estimados que se hayan financiado con créditos de operaciones .....	16
3.2.3.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos.....	18
3.2.4.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente .....	20
3.2.5.	Contribución de terceros .....	20
3.3.	Incidencia estimada en los ingresos .....	21

## FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo

#### 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Movilidad y transporte

#### 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>30</sup>
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general es establecer normas para reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques que lleguen a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro de la UE, o se desplacen entre estos puertos, a fin de promover el desarrollo armonioso y el uso coherente de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos («combustibles RH») en toda la Unión, sin introducir barreras al mercado único.

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

- 1) mejorar la previsibilidad mediante el establecimiento de un marco regulador claro en relación con la utilización de los combustibles RH en el transporte marítimo;
- 2) estimular el desarrollo tecnológico;
- 3) estimular la producción a mayor escala de combustibles RH con un nivel suficiente de madurez tecnológica y reducir la diferencia de precios con los combustibles y las tecnologías actuales;
- 4) crear demanda de los operadores de buques para abastecerse de combustibles RH o conectarse a la red eléctrica mientras se encuentren atracados en puertos;
- 5) evitar las fugas de carbono.

##### 1.4.3. Resultado(s) e incidencia previstos

*Especificar los efectos que debería tener la propuesta/iniciativa en los beneficiarios / los grupos destinatarios.*

<sup>30</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Se prevé que el presente Reglamento aumente la penetración de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos en la combinación de combustibles marítimos, al tiempo que se preservan unas condiciones de competencia equitativas en el sector marítimo entre los operadores de buques y los puertos.

Asimismo, se prevé que el presente Reglamento conduzca a una descarbonización progresiva del sector del transporte marítimo en la UE, a la vez que se mantienen altos niveles de competitividad en el sector y altos niveles de conectividad tanto en el interior de la UE, como hacia dentro y hacia fuera de ella.

#### 1.4.4. *Indicadores de resultados*

*Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.*

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico n.º 1, se determinará con arreglo al establecimiento de un marco regulador, a los niveles de inversión en combustibles RH y a la evolución de la penetración de estos últimos en la combinación de combustibles marítimos.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico n.º 2, se determinará con arreglo a la evolución de la cuota de combustibles de emisiones cero, como los electrocombustibles, el hidrógeno, el amoníaco y la electricidad en la combinación de combustibles marítimos.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico n.º 3, se determinará con arreglo a los niveles de producción de combustibles RH, su disponibilidad en los puertos y la evolución de los precios medios y las diferencias de precios con respecto a los combustibles fósiles convencionales.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico n.º 4, se determinará con arreglo a la evolución de la penetración de los combustibles RH en la combinación de combustibles marítimos y al número de buques y puertos equipados con capacidad de suministro de electricidad en puerto y puntos de distribución de combustibles RH.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico n.º 5, se determinará con arreglo a la distancia media de los últimos trayectos de los buques que hagan escala en puertos de la UE y al seguimiento de la certificación de los combustibles RH.

Para más información sobre el marco de seguimiento y evaluación, véase el anexo 7 de la evaluación de impacto que acompaña a esta iniciativa.

### 1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

#### 1.5.1. *Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa*

Se exigirá a los operadores de buques que reduzcan, a partir de 2025, la intensidad media de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo (es decir, la cantidad de gases de efecto invernadero producidos por unidad de energía). Los

objetivos se endurecerán progresivamente hasta 2050, con valores más estrictos cada cinco años.

A partir del 1 de enero de 2030, los operadores de los tipos de buques más contaminantes (que, según los datos de SNV de la UE, son los buques portacontenedores y los de pasajeros) estarán obligados a conectarse al suministro de electricidad en puerto o a utilizar soluciones alternativas de emisiones cero cuando estén atracados.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar a nivel europeo (*ex ante*):

La igualdad de condiciones para los operadores de buques y las empresas navieras es fundamental para el buen funcionamiento del mercado del transporte marítimo de la UE. La iniciativa FueEU Maritime propone un marco normativo armonizado de la UE para aumentar la cuota de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en la combinación de combustibles del transporte marítimo internacional sin crear barreras al mercado único. La actuación de la UE evitará que se desarrolle un mosaico de medidas nacionales poco adecuado, o con incompatibilidades potenciales, que tenga requisitos y objetivos diferentes.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*):

Se prevé que una mayor previsibilidad del marco regulador facilite las inversiones, estimule el desarrollo tecnológico y la producción de combustibles y ayude al sector a desbloquear la paradoja existente entre la oferta y la demanda de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos. Es preciso establecer obligaciones claras y uniformes sobre el uso de la energía por parte de los buques para mitigar el riesgo de fugas de carbono, al que es propenso el transporte marítimo debido a su carácter internacional y a la posibilidad de abastecerse de combustible fuera de la UE y de realizar trayectos largos con una sola carga de combustible.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Con arreglo a la legislación vigente de la UE, la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y la Directiva sobre fuentes de energía renovables cubren la promoción de combustibles alternativos para el transporte marítimo. Sin embargo, estas normas solo se aplican al suministro y la distribución de combustibles, y no a su uso. Si bien se han registrado algunos avances, la combinación de combustibles en el sector marítimo sigue siendo en un 99 % de origen fósil. Por tanto, deben establecerse requisitos específicos para que los buques

utilicen combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos, a fin de abordar la paradoja actual en la oferta y demanda de estos combustibles.

El enfoque por el que se ha optado extrae enseñanzas de experiencias anteriores mediante el establecimiento de normas claras y armonizadas a escala de la UE, centradas en el uso de los combustibles, que pretenden tener en cuenta la igualdad de condiciones, al tiempo que aumentan la cuota de energías renovables en el mercado del transporte marítimo. Además, la intervención propuesta también toma en consideración que se necesitan plazos largos de ejecución para la implantación de los nuevos combustibles en el transporte marítimo, como ya se ha indicado en relación con las iniciativas mencionadas.

#### *1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

El Reglamento propuesto es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, en la que se establece una línea de actuación para mejorar el funcionamiento del mercado interior del transporte de la UE y se fija el objetivo de impulsar la utilización de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo.

El Reglamento propuesto creará sinergias con otros elementos del marco regulador de la UE, en particular con la Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión, la Directiva sobre las fuentes de energía renovables, y el Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos.

En lo relativo a los recursos presupuestarios, se han previsto los créditos necesarios para aplicar el Reglamento propuesto con cargo a los créditos disponibles de la línea presupuestaria «Actividades de apoyo a la política europea de transportes, la seguridad del transporte y los derechos de los pasajeros, incluidas las actividades de comunicación».

#### *1.5.5. Evaluación de las diversas opciones de financiación disponibles, en particular, posibilidades de reasignación*

La gran mayoría de las repercusiones presupuestarias de la presente propuesta se tratan en la ficha de financiación legislativa que acompaña a la propuesta de Reglamento relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo. Por lo que se refiere a los gastos, el impacto presupuestario específico de esta iniciativa se limita a los recursos necesarios para el desarrollo de los servicios y los sistemas informáticos que contribuyan al seguimiento y la notificación de los requisitos del Reglamento.

La propuesta también prevé que se utilicen las sanciones recaudadas en el marco del Reglamento propuesto para contribuir a proyectos comunes destinados a una implantación rápida de los combustibles renovables o hipocarbónicos en el sector marítimo. 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 Reglamento por el que se crea el Fondo de Innovación. Sin embargo, el importe de los ingresos previstos dependería directamente del nivel de cumplimiento de los objetivos que se han propuesto.

En la evaluación de impacto, se valoraron distintas opciones para cumplir el objetivo general de establecer normas armonizadas con vistas a mantener unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior del transporte marítimo de la Unión, al tiempo que se incrementa la utilización de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos entre 2025 y 2050. La opción preferente es el enfoque más rentable.

## 1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

### duración limitada

- en vigor desde el [DD/MM]YYYY hasta el [DD/MM]YYYY
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA respecto a los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA, respecto a los créditos de pago.

### duración ilimitada

- Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2022 hasta 2025,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)<sup>31</sup>

### Gestión directa por la Comisión

- por sus departamentos, incluido su personal en las delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

### Gestión compartida con los Estados miembros

### Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a los que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

## Observaciones

La gestión del Reglamento propuesto correrá a cargo, en general, de los servicios de la Comisión, con los que colaborará la Agencia Europea de Seguridad Marítima, si procede. Se exigirá a los Estados miembros que velen por el cumplimiento del Reglamento propuesto estableciendo sanciones contra los operadores económicos que incumplan las obligaciones que este les impone.

<sup>31</sup> Los detalles sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb:  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ES/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

## **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

### **2.1. Disposiciones en materia de seguimiento y notificación**

*Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.*

Los buques deberán elaborar un plan de seguimiento en el que se describan sus planes para cumplir lo dispuesto en el Reglamento. Cada año, a partir de 2025, se exigirá a los operadores de buques que supervisen una serie de parámetros relacionados con su uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos e informen al respecto. A partir de 2030, los operadores de buques portacontenedores y de pasajeros también estarán obligados a supervisar y notificar una serie de parámetros relacionados con su utilización del suministro de electricidad en puerto o de alguna tecnología alternativa de emisión cero cuando estén atracados.

La Comisión también pondrá en marcha una evaluación para verificar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa, a partir de los datos recopilados, la evolución de la infraestructura de distribución y una serie de encuestas específicas. Esta evaluación también debería proporcionar una indicación sobre el impacto de la iniciativa en los niveles de producción de combustibles RH para el transporte marítimo, así como sobre la evolución de los costes de estos combustibles. Las interacciones con otras políticas destinadas a la descarbonización del sector marítimo también constituirán un aspecto importante de esta evaluación, dado que debe procurarse una coherencia y complementariedad continuas entre las diversas iniciativas. En caso necesario, la evaluación servirá de base para los futuros procesos de toma de decisiones, de modo que se hagan los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos fijados, al tiempo que tiene en cuenta la evolución de otras iniciativas políticas.

### **2.2. Sistema(s) de gestión y de control**

#### **2.2.1. *Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos***

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación del Reglamento propuesto, así como de informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre su eficiencia, y de proponer revisiones cuando sea necesario. La Comisión podrá contar con la ayuda de la AESM, según proceda, a la hora de prestar los servicios informáticos correspondientes y desarrollar las herramientas informáticas que se necesiten para el cumplimiento de las disposiciones de notificación, seguimiento y verificación del Reglamento propuesto. Se exigirá a los Estados miembros que apliquen medidas ejecutorias, en particular mediante la imposición de multas administrativas, en caso de que los operadores de buques incumplan las normas. Las actividades ejecutorias podrán llevarse a cabo como parte de las inspecciones ordinarias, especialmente durante el control de los buques por parte del Estado rector del puerto.

Se ejecutarán los ingresos afectados externos procedentes de las sanciones que se recauden conforme a las normas del Fondo de Innovación.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Los principales riesgos políticos relacionados con la iniciativa son los siguientes:

1) Riesgo de pérdida de competitividad del mercado del transporte marítimo o de pérdida de conectividad. Este riesgo podría surgir si los operadores sufrieran un fuerte aumento de los costes debido a la introducción de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos, que socavarían su capacidad de operar y seguir siendo competitivos en el mercado mundial del transporte marítimo. Esta situación podría dar lugar a una reducción de las rutas explotadas y a una pérdida de conectividad tanto en el interior de la UE como hacia fuera de ella. Varios factores contribuyen a paliar este riesgo, que es poco probable. En primer lugar, las medidas propuestas por el presente Reglamento se aplicarán por igual a los buques de todos los pabellones. En segundo lugar, los objetivos aumentarán progresivamente y serán bajos al principio, de manera que se registre un aumento mínimo global del precio de los combustibles para uso marítimo. Además, en el análisis preliminar que se llevó a cabo en el marco de la evaluación de impacto, se llegó a la conclusión de que había una probabilidad general baja de pérdida de competitividad.

2) Riesgo de falta de disponibilidad de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos o de instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Este riesgo podría materializarse, en particular, si los objetivos fijados por el Reglamento exigieran una disponibilidad de los combustibles RH en cantidades superiores al suministro real en el mercado por razones relacionadas con la escasez de materias primas, la falta de capacidad de producción o la competencia por los mismos combustibles de otros sectores. Varios factores reducen este riesgo, que está bien identificado. En particular, la Comisión ha examinado cuidadosamente los objetivos en el contexto del análisis económico del Plan del Objetivo Climático para 2030, así como durante las consultas con el sector, que ofrecieron garantías sobre su adecuación, dada la probable evolución del mercado. Además, los requisitos sobre la demanda establecidos en el presente Reglamento se han coordinado estrechamente con las disposiciones propuestas relativas a las infraestructuras que se recogen en el Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos y la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Así, se ayudará a superar los retos de coordinación entre la demanda, las infraestructuras y la oferta, se mejorará la previsibilidad normativa y se facilitarán las inversiones necesarias. En caso de que quedaran obsoletos los objetivos planteados, el Reglamento propuesto incluye mecanismos de notificación y revisión que permitirían actualizarlos en sintonía con la evolución del mercado.

3) Riesgo de fugas de carbono. Al ser un sector internacional por naturaleza, el transporte marítimo es muy propenso a las fugas de carbono. Debido a sus grandes

capacidades de almacenar combustible, la mayoría de los buques pueden realizar viajes largos con un único repostaje. Si las normas se aplicaran a los combustibles *vendidos* en Europa sin obligación de utilizarlos, muchos buques que operan tanto en alta mar como en el transporte comercial de corta distancia podrían abastecerse de combustible fuera de la UE. Esta es la razón por la que el presente Reglamento obliga a los buques a utilizar combustibles RH, centrándose así específicamente en la demanda.

Desde el punto de vista del control interno, los principales riesgos son los siguientes:

4) Falta de datos fiables o suficientes. Este riesgo pondría en peligro la capacidad de evaluar la eficacia del Reglamento propuesto y haría difícil determinar qué características convendría revisar para mejorar su eficacia y cuándo procedería hacerlo. Los operadores de buques deben facilitar datos sólidos y detallados a fin de paliar este riesgo. Para ello, los verificadores acreditados tendrán que evaluar la calidad de los datos que se envíen. A este efecto, debe dotarse a la Comisión de los recursos apropiados para crear y gestionar la infraestructura informática necesaria, así como para llevar a cabo varias actividades periódicas de desarrollo de capacidades, como talleres y seminarios en los que se reúnan proveedores de combustible y operadores de transporte marítimo, con vistas a darles información e impartirles formación sobre los requisitos de notificación.

5) Falta de procedimientos de verificación uniformes. Si los verificadores acreditados aplicaran criterios heterogéneos a la hora de evaluar los datos facilitados por los operadores de buques, podría haber una falta de coherencia en los cálculos de la intensidad media anual de GEI de un buque, de modo que se distorsionaría la igualdad de condiciones. Para velar por la armonización de los procedimientos de verificación, los verificadores independientes deben estar acreditados por algún organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008. Además, el Reglamento especifica los procedimientos de verificación que debe seguir el verificador. Si un verificador no cumple sus obligaciones, puede derogarse su acreditación.

2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los fondos correspondientes que se hayan gestionado»), y evaluación del nivel previsto de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Con arreglo a la propuesta de Reglamento, la Comisión necesitará financiación para poder prestar los servicios informáticos y desarrollar las herramientas informáticas que se requieran en lo que respecta a cumplir las disposiciones sobre notificación, seguimiento y verificación de la propuesta de Reglamento. Las herramientas se basarán en el sistema Thetis-SNV, la herramienta informática creada conforme al Reglamento (UE) 2015/757, que establece un sistema de la UE para el seguimiento, la notificación y la verificación (SNV) de las emisiones de dióxido de carbono. Al ampliar una herramienta existente en lugar de desarrollar una nueva desde cero, se utilizarán los recursos de manera más eficiente.

### 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

*Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la Estrategia de Lucha contra el Fraude.*

El Reglamento propuesto recoge varias disposiciones destinadas específicamente a prevenir el fraude y las irregularidades, en consonancia con la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la DG MOVE. En concreto, la propuesta de Reglamento recoge la obligación de que los datos presentados por los operadores económicos sean comprobados por verificadores independientes acreditados. El Reglamento propuesto contiene normas claras y detalladas sobre las medidas ejecutorias jurídicas para garantizar que los operadores económicos no eludan las obligaciones en él establecidas. La Comisión velará por que se adopten las medidas adecuadas para proteger los intereses financieros de la Unión, entre otras cosas mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, mediante controles eficaces y, si se detectan irregularidades, fraude o incumplimiento de obligaciones, mediante la recuperación de los importes pagados indebidamente.

En particular, la DG MOVE mantiene una Estrategia concreta de Lucha contra el Fraude y un plan de acción en el que se enumeran los controles específicos aplicados en dicha Dirección General, incluidas acciones de sensibilización y formación. La Estrategia de Lucha contra el Fraude de la DG MOVE se basa en la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la Comisión que se adoptó en 2019, y su aplicación se coordina con la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y la red interna de lucha contra el fraude de la Comisión.

El Reglamento propuesto incluirá otras medidas específicas para prevenir y combatir el fraude y las irregularidades. En particular, el Reglamento recogerá disposiciones estándar (recomendadas por la OLAF) sobre la protección de los intereses financieros de la UE, a fin de que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y verificaciones *in situ*.

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

*En el orden de las rúbricas y las líneas presupuestarias del marco financiero plurianual.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND <sup>32</sup>	de países de la AELC <sup>33</sup>	de países candidatos <sup>34</sup>	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
1	02.200401	CD	NO	NO	NO	NO

<sup>32</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>33</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>34</sup> Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	Número	1. Mercado único, innovación y economía digital
--	--------	---

DG: MOVE			Año 2023	Año 2024						TOTAL
• Créditos de operaciones										
02.200401	Compromisos	(1 a)	0,50	0						0,5
	Pagos	(2 a)	0,25	0,25						0,5
<b>Total de los créditos para la DG MOVE</b>		Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,50	0					0,5
		Pagos	= 2 a + 2b + 3	0,25	0,25					0,5

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,50	0						0,5
	Pagos	(5)	0,25	0,25						0,5
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual</b>		Compromisos	= 4 + 6	0,50	0					0,5
		Pagos	= 5 + 6	0,25	0,25					0,5

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse con «los datos presupuestarios de carácter administrativo» que deben introducirse, en primer lugar, en el [anexo de la ficha de financiación legislativa](#) (el anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>								
• Recursos humanos	N.A.							N.A.
• Otros gastos administrativos	N.A.							N.A.
<b>TOTAL para la DG &lt;.....&gt;</b>								
	Créditos							

<b>TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de los compromisos = total de los pagos)	N.A.							N.A.
--	---	------	--	--	--	--	--	--	------

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>35</sup>	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual</b>								
	Compromisos	0,5	0					<b>0,5</b>
	Pagos	0,25	0,25					

<sup>35</sup> El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación prevista (por ejemplo: 2021). Aplíquese lo mismo con los años siguientes.

3.2.2. Resultados estimados que se hayan financiado con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL		
	RESULTADOS																		
	Tipo <sup>36</sup>	Coste medio	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	◌: Coste	Coste total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>37</sup> ...																			
- Resultado																			
- Resultado																			
- Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																			
- Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 2																			
<b>TOTALES</b>																			

<sup>36</sup> Los resultados son los productos o servicios que esté previsto suministrar (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<sup>37</sup> Tal como se describe en el punto 1.4.2, «Objetivo(s) específico(s)...».

### 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>38</sup>	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
<b>RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								
<b>Fuera de la RÚBRICA 7<sup>39</sup> del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
<b>Subtotal fuera de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								
<b>TOTAL</b>								

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG que ya estén asignados a la gestión de la acción o hayan sido reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y teniendo en cuenta los imperativos presupuestarios existentes.

<sup>38</sup> El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación prevista (por ejemplo: 2021). Aplíquese lo mismo con los años siguientes.

<sup>39</sup> Asistencia técnica o administrativa y gastos de contribución a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

### 3.2.3.1. Necesidades estimadas en recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se indica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en equivalencia a jornada completa*

	Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>							
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
<b>• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)<sup>40</sup></b>							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las delegaciones)							
<b>XX 01 x yy zz<sup>41</sup></b>	- en la sede						
	- en las delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, INT, ENCS; investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
<b>TOTAL</b>							

**XX** es la política o el título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG que ya esté asignado a la gestión de la acción o haya sido reasignado dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y teniendo en cuenta los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben realizarse:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

<sup>40</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de agencia; JPD = joven profesional en las Delegaciones.

<sup>41</sup> Subtope para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

### 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Reprogramación dentro de la línea presupuestaria 02.200401

- requiere el uso del margen no asignado con cargo a la rúbrica pertinente del MFP o el uso de los instrumentos especiales, tal como se define en el Reglamento del MFP.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos cuya utilización se propone.

- requiere una revisión del MFP.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

### 3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>42</sup>	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especifíquese el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

<sup>42</sup> El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación prevista (por ejemplo: 2021). Aplíquese lo mismo con los años siguientes.

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos
  - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio actual	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>43</sup>						
		2023	2024	2025	2026	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo..... en función de la línea de gastos		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.			

En el caso de los ingresos asignados, especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

El Fondo de Innovación:

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utilice para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

La propuesta prevé utilizar las sanciones que se recauden en el marco del Reglamento propuesto para contribuir a una implantación rápida de los combustibles renovables o hipocarbónicos en el sector marítimo. Los fondos contemplados en el punto 1 constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, que se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al Fondo de Innovación. Sin embargo, el importe de los ingresos previstos dependería directamente del nivel de cumplimiento de los objetivos que se han propuesto.

<sup>43</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.