



Bruselas, 23 de septiembre de 2020
(OR. en)

10819/20

**Expediente interinstitucional:
2019/0017(COD)**

**CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57**

NOTA INFORMATIVA

De: Secretaría General del Consejo
A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques
- Resultado de los trabajos del Parlamento Europeo
(Bruselas, del 14 al 17 de septiembre de 2020)

I. INTRODUCCIÓN

La ponente, Jutta Paulus (Verts/ALE, DE), presentó, en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, un informe que contenía 60 enmiendas (enmiendas 1 a 60) a la propuesta de Reglamento de referencia.

Además, el grupo ID presentó seis enmiendas (enmiendas 64 a 69); el grupo CRE presentó 3 enmiendas (enmiendas 61, 63 y 81) y el grupo GUE/NGL presentó 11 enmiendas (enmiendas 70 a 80).

II. VOTACIÓN

En su votación del 15 de septiembre de 2020, el Pleno aprobó 67 enmiendas (enmiendas 1 a 60, 72, 74 y 76 a 80) a la propuesta de Reglamento. No se aprobó ninguna otra enmienda. En el anexo se recogen las enmiendas aprobadas.

Al término de la votación del 16 de septiembre de 2020, la propuesta se devolvió a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, de conformidad con el artículo 59, apartado 4, del Reglamento interno del Parlamento Europeo, quedando inconclusa, por tanto, la primera lectura del Parlamento y dando así comienzo a las negociaciones con el Consejo.

P9_TA-PROV(2020)0219

Sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques *I**

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el de 16 de septiembre de 2020 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento
Considerando -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1) La amenaza sin precedentes que supone el cambio climático requiere una mayor ambición y la intensificación de la acción por el clima, tanto por parte de la Unión como a escala mundial. La Unión se ha comprometido a incrementar los esfuerzos para hacer frente al cambio climático y a aplicar el Acuerdo de París^{1bis}, en consonancia con los últimos datos científicos disponibles. El informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC) titulado «Global Warming of 1.5 °C» (Calentamiento global de 1,5 °C) confirmó que es fundamental reducir significativamente las emisiones en todos los sectores a fin de limitar el calentamiento global a menos de 1,5 C. El informe especial del GIECC de 2019,

¹ De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A9-0144/2020).

titulado «Los océanos y la criosfera en un clima cambiante», especifica que los mecanismos climáticos dependen de la salud de los ecosistemas oceánicos y marinos, afectados actualmente por el calentamiento global, la contaminación, la sobreexplotación de la biodiversidad marina, la acidificación, la desoxigenación y la erosión costera. El GIECC recuerda que los océanos son parte de la solución para mitigar y adaptarse a los efectos del cambio climático y subraya la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación de los ecosistemas, así como de potenciar los sumideros naturales de carbono.

Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) El transporte marítimo tiene un impacto en el **clima global**, como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) generadas **durante el transporte marítimo**. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte¹⁵. El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Enmienda

(1) El transporte marítimo tiene un impacto en el **cambio climático, en la biodiversidad marina, en la calidad del aire y en la salud pública** como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) generadas **y otras emisiones que genera, como el metano, los óxidos de nitrógeno, los óxidos de azufre, las partículas y el hollín**. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte¹⁵. **Se espera que las emisiones marítimas internacionales aumenten entre el 50 % y el 250 % de aquí a 2050^{15bis}. A menos que se tomen medidas adicionales, se espera que las emisiones marítimas relacionadas con el EEE aumenten un 86 % por encima de los niveles de 1990 antes de 2050, a pesar**

de la adopción de normas mínimas de eficiencia para los buques por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI). El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La OMI adoptó el 13 de abril de 2018 su estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques. Se requieren urgentemente medidas para aplicar esta estrategia, tanto a escala mundial como a nivel de la Unión, a fin de garantizar que se adoptan medidas inmediatas para reducir las emisiones marítimas, contribuir a la aplicación del Acuerdo de París y alcanzar el objetivo de neutralidad climática a escala de la Unión, sin socavar los esfuerzos realizados por otros sectores.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15bis} https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Todos los sectores de la economía deben contribuir *a la reducción de las* emisiones de gases de efecto invernadero en línea con *el compromiso de los legisladores expresado en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo*¹⁷.

Enmienda

(2) Todos los sectores de la economía deben contribuir *al esfuerzo conjunto para realizar la transición a cero* emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) *lo antes posible y a más tardar en 2050*, en línea con *los compromisos de la Unión en virtud del Acuerdo de París y las Conclusiones del Consejo Europeo sobre el cambio climático de 12 de diciembre de 2019*.

16Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

17Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) La Resolución del Parlamento Europeo de **febrero de 2014 relativa a un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030** instó a la Comisión y a los Estados miembros a **establecer un** objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en **al menos un 40 %** en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento Europeo también señaló que todos los sectores de la economía **tendrían que** contribuir a la reducción de las

Enmienda

(3) La Resolución del Parlamento Europeo, de **14 de marzo de 2019, sobre el cambio climático, apoyó por una amplia mayoría el objetivo de alcanzar la neutralidad climática lo antes posible y a más tardar en 2050. Asimismo, el Parlamento Europeo instó repetidamente** a la Comisión y a los Estados miembros a **aumentar el** objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en un **55 %** en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento

emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se **comprometa** a aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales.

Europeo también señaló que todos los sectores de la economía, **incluido el transporte aéreo y marítimo internacional, deben** contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se **compromete a alcanzar sus objetivos climáticos** y a aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales. **Los esfuerzos rápidos por descarbonizar el sector del transporte marítimo son aún más importantes a la vista de la Declaración del Parlamento, de 28 de noviembre de 2019, sobre la situación de emergencia climática y medioambiental.**

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) El Parlamento Europeo en su Resolución de 28 de noviembre de 2019, sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2019 (COP25) celebrada en Madrid (España) también destacó la necesidad de que la Unión adopte más medidas para abordar las emisiones de GEI procedentes del sector marítimo, a la luz de los avances lentos e insuficientes en la OMI. El Parlamento Europeo apoyó, en particular, la inclusión del sector marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (ETS de la UE), así como la introducción de normas sobre eficiencia de los buques a escala de la Unión. Las políticas de reducción de las emisiones basadas en el mercado, por sí solas, no bastan para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de la Unión, y deben ir acompañadas por políticas vinculantes de

reducción de las emisiones que se ejecuten de manera adecuada.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) *En sus Conclusiones del 24 de octubre de 2014, el Consejo Europeo aprobó un objetivo vinculante de la Unión que contempla una reducción a nivel interno de al menos el 40 % en las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990. El Consejo Europeo también señaló la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte, e invitó a la Comisión a examinar otros instrumentos y medidas que permitan plantear desde una perspectiva global y tecnológicamente neutra, entre otros aspectos, la promoción de la reducción de emisiones, las fuentes de energía renovable y la eficiencia energética en el transporte.*

Enmienda

(4) *El Consejo Europeo, en sus Conclusiones de 12 de diciembre de 2019^{1bis}, refrendó el objetivo de lograr una Unión climáticamente neutra de aquí a 2050. El Consejo Europeo también señaló que todas las medidas legislativas y las políticas pertinentes de la Unión deben ser coherentes con la consecución del objetivo de la neutralidad climática y contribuir a ella, al mismo tiempo que respetan unas condiciones de competencia equitativas.*

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento
Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) En la actualidad, el transporte marítimo es el único sector que no está expresamente sujeto a un objetivo de reducción de emisiones ni de medidas de mitigación específicas por parte de la Unión. En su Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo, de 11 de diciembre de 2019, la Comisión manifestó su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de GEI procedentes del sector marítimo, y en particular de ampliar el ETS de la UE al sector marítimo, de regular el acceso de los buques más contaminantes a los puertos de la Unión y de obligar a los buques atracados a utilizar electricidad en puerto. En su propuesta de Reglamento por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 (Ley del Clima Europea)^{1bis}, de 4 de marzo de 2020, la Comisión confirma que es necesario adoptar medidas suplementarias para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050 y en que todos los sectores tendrán que contribuir, ya que se espera que las políticas actuales reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero únicamente en un 60 % de aquí a 2050.

^{1bis}<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080>

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento
Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter) El objetivo de la eliminación de las barreras comerciales en el sector marítimo, incluido el uso de un sistema de seguimiento, notificación y verificación sólido y transparente, es contribuir a la adopción de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético, por lo que se reducirían las emisiones marítimas en aproximadamente un 2 % de aquí a 2030. Para que el sector marítimo contribuya plenamente al esfuerzo conjunto de la economía para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión, así como los objetivos para 2030 y otros objetivos intermedios potenciales, es necesario, por consiguiente, adoptar nuevas medidas. Como instrumento principal de la Unión para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de GEI y la contaminación atmosférica del transporte marítimo, el Reglamento SNV de la UE constituye una base para futuras medidas. El ámbito de aplicación de dicho Reglamento debe, por tanto, ampliarse para incluir requisitos vinculantes para que las empresas reduzcan sus emisiones de GEI por actividad de transporte, y también es necesario ampliar el ETS de la UE para cubrir el sector del transporte marítimo.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados y dos Reglamentos de Ejecución. El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO₂ en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones *deben* presentarse antes del 30 de abril de 2019.

Enmienda

(6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo²⁰ (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados²¹ y dos Reglamentos de Ejecución²². El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. ***La adopción del Reglamento SNV de la UE constituyó un primer paso en el marco de un planteamiento gradual para la inclusión de las emisiones marítimas en los compromisos de la Unión de reducción de las emisiones de GEI y para la ulterior fijación del precio de esas emisiones, en consonancia con el principio de «quien contamina paga». Con la adopción del Reglamento SNV de la UE, la Comisión se comprometió a estudiar, en el contexto de futuras propuestas legislativas sobre emisiones marítimas, cuáles serían los pasos siguientes adecuados para garantizar que el sector contribuyese equitativamente a los objetivos de reducción de emisiones de la Unión, evaluando en particular la posibilidad de ampliar el ETS de la UE al sector marítimo.*** El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico

Europeo (EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO2 en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones *debían* presentarse antes del 30 de abril *de 2019 y fueron publicados por la Comisión el 30 de junio* de 2019.

²⁰ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

²¹ Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, sobre las actividades de verificación y la acreditación de verificadores, con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 320 de 26.11.2016, p. 5); Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente (DO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

²² Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de

²⁰ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

²¹ Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, sobre las actividades de verificación y la acreditación de verificadores, con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 320 de 26.11.2016, p. 5); Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente (DO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

²² Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de

2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) La reducción de las emisiones procedentes del transporte marítimo y su impacto en el calentamiento global y la contaminación atmosférica no debe llevarse a cabo de forma que dañe la biodiversidad marina y ha de ir acompañada de medidas destinadas a la restauración de los ecosistemas marinos y costeros afectados por el sector del transporte marítimo, por ejemplo, por las sustancias vertidas en los mares (aguas de lastre, hidrocarburos, metales pesados y productos químicos), los contenedores perdidos en el mar y las colisiones de cetáceos.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 ter) *En el sector marítimo, el propietario del buque no siempre es la misma persona o entidad que lo explota comercialmente. Por consiguiente, todos los datos solicitados en virtud del Reglamento SNV de la UE deben ser recopilados por el responsable de la explotación comercial del buque, por ejemplo, el gestor, el fletador por tiempo determinado o el fletador a casco desnudo, y ser atribuidos a dicho responsable.*

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento
Considerando 6 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 quater) *Los datos recopilados mediante el Reglamento SNV de la UE deben utilizarse para fomentar la transición hacia buques de emisiones cero a través del establecimiento de un certificado de eficiencia energética para los buques, con una escala de calificación, que facilite una comparación transparente de los buques, especialmente para su venta o alquiler, y para animar a los Estados miembros a promover las mejores prácticas y apoyar a los buques más eficientes.*

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento
Considerando 6 quinquies (nuevo)

(6 quinquies) *La Comisión debe desarrollar una etiqueta europea de transporte marítimo para productos, en cooperación con los propietarios de buques, otras partes interesadas y expertos independientes, a fin de informar a los consumidores sobre el impacto medioambiental del transporte marítimo relacionado con los productos que compran. Esta etiqueta respaldaría la transición medioambiental y energética del sector del transporte marítimo, facilitando a los consumidores un canal de información fiable y transparente sobre las iniciativas voluntarias. Animaría a los consumidores a comprar productos transportados por propietarios de buques que hayan reducido su impacto medioambiental, por ejemplo, en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones contaminantes, la contaminación acústica, los residuos y la gestión del agua.*

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 6 sexies (nuevo)

(6 sexies) *La Directiva 92/106/CEE^{1bis} del Consejo contribuye a reducir las emisiones del transporte fomentando una transición del transporte de mercancías por carretera hacia modos de transporte bajos en emisiones, incluidos los corredores fluviales de emisiones cero. Es necesaria una revisión de esta Directiva con miras a intensificar los esfuerzos en favor de la promoción del transporte*

multimodal y el incremento de la eficiencia y las alternativas de bajas emisiones. El transporte por vías navegables de emisiones cero es fundamental para el desarrollo de una transición modal sostenible de la carretera hacia las vías navegables, por lo que es necesario apoyar las inversiones en infraestructuras de repostaje y de recarga en los puertos interiores.

^{1bis} Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 6 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 septies) Los puertos de la Unión constituyen nodos estratégicos en la transición energética debido a su situación geográfica y sus actividades económicas. Representan los principales puntos de entrada de los productos energéticos básicos (desde la importación, el almacenamiento o la distribución), participando cada vez más en el desarrollo de emplazamientos de producción de energía renovable y elaborando nuevas estrategias de gestión de la energía y de economía circular. En consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo, la Unión debe, por tanto, acompañar la descarbonización del sector marítimo con un enfoque estratégico de los puertos de la Unión al objeto de apoyar su papel de facilitador de la transición energética. Debe alentarse a los Estados miembros a estimular el

desarrollo de puertos de emisiones cero y a invertir en infraestructuras de repostaje y de recarga. Se garantizarían así unos beneficios inmediatos para la salud de todos los ciudadanos que viven en las zonas portuarias y costeras, además de limitar los efectos negativos sobre la biodiversidad marina y costera en estas zonas, que también representan amplios territorios terrestres, algunos de los cuales forman parte de la red Natura 2000.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar que ***esté en consonancia*** con dicho acuerdo internacional.

Enmienda

(7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación ***o sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo***, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar que ***sea coherente*** con dicho acuerdo internacional. ***Es importante que, con independencia de cualquier medida de alcance mundial, la Unión siga siendo capaz de ser ambiciosa y demostrar su liderazgo en materia climática mediante el mantenimiento o la adopción de medidas más estrictas en el seno de la Unión.***

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»).

Enmienda

(8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»). ***Asimismo, el 13 de abril de 2018, la OMI adoptó una Estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (estrategia inicial de la OMI), destinada a limitar el aumento de estas emisiones lo antes posible, a reducirlas como mínimo en un 50 % hasta 2050, respecto a los niveles de 2008, y a proseguir los esfuerzos para su eliminación progresiva. Al mismo tiempo, los Estados miembros y los miembros asociados de la OMI, incluidos todos los Estados miembros de la Unión, se comprometieron a reducir las emisiones de CO2 por transporte efectuado, como promedio en todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % hasta 2030, y a proseguir los esfuerzos para obtener una reducción del 70 % para 2050. Procede, por tanto, incluir los elementos básicos de la estrategia inicial de la OMI en el Derecho de la Unión, al tiempo que sigue colaborando de manera constructiva con los Estados miembros de la OMI para alcanzar un acuerdo global sobre las medidas de reducción de las emisiones de GEI. Las empresas deben***

ser obligadas a reducir linealmente las emisiones anuales de CO2 por transporte efectuado en, al menos, un 40 % de aquí a 2030 como un promedio de todos los buques de su responsabilidad con respecto al rendimiento medio por categoría de buques del mismo tamaño y tipo notificado con arreglo al Reglamento SNV de la UE. La base de referencia para las medidas de reducción de las emisiones de GEI debe establecerse utilizando los datos del THETIS-SNV y del DCS de la OMI, reconociendo plenamente al mismo tiempo las reducciones de emisiones ya efectuadas por las empresas pioneras en materia de descarbonización. La Comisión debe adoptar actos delegados para definir las normas detalladas para determinar la base de referencia, el factor de reducción anual para cada categoría de buque, las normas y medios para calcular y recaudar las sanciones por exceso de emisiones, así como cualquier otra norma necesaria para el cumplimiento y la verificación del cumplimiento de esta obligación.

²³ Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

²⁴ Resolución MEPC.278(70) de la OMI, que modifica el anexo VI de MARPOL.

²³ Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

²⁴ Resolución MEPC.278(70) de la OMI, que modifica el anexo VI de MARPOL.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) Teniendo en cuenta la coexistencia de estos dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación, la Comisión evaluó, de conformidad con el artículo 22 del Reglamento SNV de la UE, cómo alinear los dos sistemas para reducir la

Enmienda

(9) Teniendo en cuenta la coexistencia de estos dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación, la Comisión evaluó, de conformidad con el artículo 22 del Reglamento SNV de la UE, cómo alinear los dos sistemas para reducir la

carga administrativa para los buques, manteniendo al mismo tiempo los objetivos del Reglamento SNV de la UE.

carga administrativa para los buques, *en particular los que son propiedad de pymes*, manteniendo al mismo tiempo los objetivos del Reglamento SNV de la UE.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, alcance, verificación, transparencia o notificación de CO₂ del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el DCS mundial de la OMI en relación con las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y los planes de seguimiento.

Enmienda

(10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, alcance, verificación, transparencia o notificación de CO₂ del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el DCS mundial de la OMI en relación con *los buques regidos por el Reglamento SNV de la UE*, las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y los planes de seguimiento.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», ***aunque la información relativa a la «carga transportada» debe transmitirse de forma voluntaria.*** El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». ***Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI²⁵ para reducir la carga administrativa.***

²⁵ Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

Enmienda

(12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», ***además del parámetro «carga transportada».*** El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI²⁵ para reducir la carga administrativa.

²⁵ Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) El contenido de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta el DCS mundial de la OMI excepto las partes del plan que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Por lo tanto, cualquier disposición «por viaje» debe

Enmienda

(13) El contenido de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta el DCS mundial de la OMI excepto las partes del plan que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Por lo tanto, cualquier disposición «por viaje» debe

mantenerse como parte del plan de seguimiento.

mantenerse como parte del plan de seguimiento. ***La Comisión también debe ayudar a los Estados miembros compartiendo conocimientos y buenas prácticas, así como la aplicación de nuevas tecnologías, con el objetivo de reducir los obstáculos administrativos y recuperar los datos de forma eficiente y segura.***

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) La evaluación de impacto realizada por la Comisión en 2013 y que acompaña a la propuesta de Reglamento SNV de la UE puso de manifiesto la eficacia de un ETS de la UE para las emisiones marítimas e identificó un sistema de ETS de la UE o un fondo de compensación basado en objetivos como las opciones que podrían garantizar las reducciones de emisiones necesarias en el sector. Con el fin de incluir el transporte marítimo en el esfuerzo de reducción de emisiones de la Unión, debe ampliarse la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1bis} para cubrir las emisiones marítimas. La Comisión debe adoptar actos delegados para fijar la cantidad total de derechos para el transporte marítimo en consonancia con otros sectores y el método de asignación de derechos para el transporte marítimo mediante subasta. Al preparar dichos actos delegados, la Comisión debe actualizar la evaluación de impacto de 2013, en particular para tener en cuenta el objetivo de reducción de las emisiones de GEI de la Unión para todos los

sectores de la economía en 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE).../... [Ley Europea del Clima] y el impacto económico, también en términos de posibles riesgos de cambios modales no deseados y fugas de carbono. La Comisión debe hacer públicos los resultados de dicha evaluación. Es importante que la Unión y sus Estados miembros apoyen medidas a nivel internacional para reducir las repercusiones del transporte marítimo para el clima. La Comisión debe examinar los progresos realizados para la adopción de una medida de mercado por parte de la OMI y, en caso de que se adopte una medida de mercado mundial, debe estudiar la forma de garantizar la coherencia entre las medidas de la Unión y las medidas mundiales de modo que se preserve la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 ter) Una transición satisfactoria hacia un transporte marítimo con cero emisiones requiere un enfoque integrado y un entorno propicio para estimular la innovación, tanto en lo que respecta a los buques como a los puertos. Este entorno propicio implica inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, medidas tecnológicas y operativas para aumentar la eficiencia energética de los buques y el despliegue de combustibles y tecnologías de propulsión alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el

amoniaco, que son producidos a partir de fuentes renovables y de tecnologías de propulsión de cero emisiones incluida la necesaria infraestructura de repostaje y recarga en los puertos. Debe establecerse un Fondo de los Océanos a partir de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión marítimos en el marco del ETS de la UE para aumentar la eficiencia energética de los buques y apoyar la inversión para contribuir a descarbonizar el transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos. La Comisión también debe desarrollar medidas para regular el acceso de los buques más contaminantes a los puertos de la Unión y obligar a los buques atracados que consumen combustibles fósiles a utilizar la electricidad en puerto o las opciones alternativas de cero emisiones. La Comisión también debe valorar la posibilidad de exigir a los puertos que establezcan tarifas de sobrestadía basadas en las emisiones.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Considerando 13 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 quater) El éxito de la transición hacia los buques de emisión cero y verdes requiere un enfoque integrado para promover medidas innovadoras para los buques más ecológicos, por ejemplo en relación con el diseño del casco, los nuevos motores y los combustibles alternativos sostenibles, la propulsión eólica y las medidas operativas, que pueden aplicarse a corto plazo para reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones, como la reducción de la velocidad o una mejor planificación de itinerarios. La reducción de la velocidad

(también conocida como navegación lenta) se ha probado a gran escala entre 2006 y 2012 a causa del fuerte aumento de los precios del combustible: una reducción del 10 % de la velocidad dio lugar a una reducción del consumo de aproximadamente el 19 %^{1bis} y a la reducción correspondiente de las emisiones. Las medidas de mercado como el ETS de la UE fomentarán la reducción de las emisiones y la inversión en investigación e innovación, para mejorar la eficiencia energética de los buques y para el despliegue de combustibles alternativos sostenibles y tecnologías de propulsión, incluidas las necesarias infraestructuras de repostaje y recarga en puertos y puertos interiores.

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

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) A fin de garantizar el mantenimiento de una alta calidad de los datos en el registro THETIS-SNV, deben otorgarse a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) las facultades y recursos necesarios para poder comprobar los informes de emisiones considerados satisfactorios por un verificador.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Considerando 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 ter) La Comisión debe revisar el funcionamiento del Reglamento (UE) 2015/757 teniendo en cuenta la experiencia adquirida durante su aplicación y la del DCS mundial de la OMI, así como otros cambios pertinentes destinados a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Considerando 14 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 quater) El transporte marítimo también es una fuente de contaminantes de la atmósfera, como las de óxidos de azufre (SOx), óxidos de nitrógeno (NOx), partículas (PM), sustancias que agotan la capa de ozono (SAO) o compuestos orgánicos volátiles^{Ibis}. Los contaminantes atmosféricos afectan negativamente tanto al medio ambiente como a la salud de los ciudadanos, en particular de las personas que viven o trabajan en zonas portuarias y costeras. La Comisión debe revisar la legislación pertinente antes de junio de 2021 y hacer propuestas concretas para abordar el problema de las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte marítimo. La Comisión

también debe trabajar en la ampliación de las zonas de control de las emisiones de sulfuro (SECA) y las zonas de control de las emisiones de NOx (NECA) en todos los mares europeos, en particular en el mar Mediterráneo, y seguir abordando el problema del vertido de aguas residuales de las instalaciones de depuración y de vertido de otras sustancias, como el agua de lastre, los hidrocarburos, los metales pesados y los productos químicos, en aguas abiertas, y el problema del impacto de estas sustancias en la biodiversidad marina.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de **CO₂** de los buques que hacen escala en puertos del EEE **como primer paso** de un **enfoque por etapas** para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

Enmienda

(15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de **GEI** de los buques que hacen escala en puertos del EEE, **a fin de disminuir la intensidad media de carbono operacional, reduciendo también de modo significativo sus emisiones cuando se hallan atracados, y fijar un precio para dichas emisiones** para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero **procedentes del sector marítimo**. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de

la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) Aún no se ha logrado la transición a un transporte marítimo neutro desde el punto de vista climático y las medidas normativas a este respecto han sido insuficientes hasta el momento. Los puertos pueden desempeñar un papel importante en la descarbonización del transporte marítimo. Los operadores de buques que hagan escala en puertos de la Unión deben estar obligados a garantizar, por ejemplo, conectándose a la electricidad en puerto, que cuando estén atracados sus buques no emitan gases de efecto invernadero u otros contaminantes atmosféricos. Esto sería especialmente importante en el caso de amarres situados cerca de zonas urbanas, con el fin de reducir los efectos de la contaminación del aire para la salud humana. Teniendo en cuenta el impacto diferencial de los buques en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes atmosféricos, debe exigirse que los buques más contaminantes, incluidos los grandes buques de pasaje, cumplan este requisito en primer lugar.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Considerando 15 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 ter) Los armadores deben garantizar el funcionamiento de los buques con la mayor eficiencia energética, manteniendo las emisiones en los niveles más bajos posibles. Los constructores deben garantizar que la reducción de emisiones sea una prioridad en la construcción de nuevos buques.

Enmienda 31

**Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – título (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 32

**Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo -1 (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 33

**Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – punto -1 bis (nuevo)**

Considerando 23

Texto en vigor

(23) **En la presente fase**, el sistema SNV de la Unión **no debe aplicarse a** otros gases de efecto invernadero, **a** otros forzadores climáticos **ni a** otros contaminantes atmosféricos, **para evitar la obligación de instalar** equipos de medición **que no sean** suficientemente fiables o **que no estén** comercialmente disponibles, **lo que podría dificultar la aplicación del sistema SNV de la Unión.**

Enmienda

-1 bis) El considerando 23 se sustituye por el texto siguiente:

«(23) El sistema SNV de la Unión **debe ampliarse para incluir también** otros gases de efecto invernadero, otros forzadores climáticos y otros contaminantes atmosféricos, **cuando existan** equipos de medición suficientemente fiables o comercialmente disponibles, **para proteger mejor el clima, el medio ambiente y la salud humana.**».

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto -1 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 1

Texto en vigor

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de **dióxido de carbono (CO₂)** y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos

Enmienda

- 1 ter) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«**Artículo 1**

Objeto

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de **gases de efecto invernadero (GEI)** y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos

bajo jurisdicción de un Estado miembro, *para promover la reducción de las emisiones de CO2 del transporte marítimo de una forma rentable.*

bajo jurisdicción de un Estado miembro. *A fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática del conjunto de la economía de la Unión definido en el Reglamento (UE) .../... [Ley Europea del Clima], al tiempo que se tiene en cuenta la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, adoptada el 13 de abril de 2018, el presente Reglamento impone a las empresas la obligación de reducir sus emisiones medias anuales de CO2 por transporte efectuado de conformidad con el artículo 12 bis.».*

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto -1 quater (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 2 – apartado 1

Texto en vigor

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto **superior** a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de **CO2** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

Enmienda

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

«1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto **a partir de** a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de **GEI** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.».

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) 2015/757

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

Texto de la Comisión

Enmienda

-a) se añade la letra siguiente:

«a bis) "emisiones de gases de efecto invernadero": la liberación por parte de buques de gases de efecto invernadero que figuran en el anexo II de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*;

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

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1 – letra -a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 3 – párrafo 1 – letra b

Texto en vigor

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

Enmienda

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

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

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1 – letra a

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) «empresa»: el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y **que haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Reglamento (CE) n.º 336/2006 del**

Enmienda

d) «empresa»: el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval, **el fletador por tiempo** o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación **comercial** del buque y **sea responsable del pago del combustible consumido por el**

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 3 – párrafo 1 – letra i

Texto en vigor

i) «otra información pertinente»: la información relacionada con las emisiones de CO₂ generadas por el consumo de combustible, con el transporte y con la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar las prestaciones de los buques;

Enmienda

a bis) la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) «otra información pertinente»: la información relacionada con las emisiones de CO₂ generadas por el consumo de combustible, con el transporte, ***con el suministro de energía mientras los buques estén fondeados*** y con la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar las prestaciones de los buques;»;

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 4 – apartado 1

Texto en vigor

1. Con arreglo a los artículos 8 a 12, las empresas realizarán, respecto de cada uno

Enmienda

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

«1. Con arreglo a los artículos 8 a 12, 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.

de *los* buques *sometidos a su control operativo comercial*, 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.».

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 5 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter) En el artículo 5 se añade el apartado siguiente:

«2 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complemente el presente Reglamento especificando los métodos para determinar las emisiones de metano (CH₄).

Además de la adopción de los actos delegados a que se refiere el párrafo primero, la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2021, evaluará e informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el impacto en el clima mundial de las emisiones de GEI distintas de CO₂ y de CH₄ de los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro. Dicho informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para abordar la cuestión de cómo tratar

esas emisiones.».

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 – letra a – inciso i bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 6 – apartado 3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) se inserta la letra siguiente:

«c bis) los factores de emisión de combustibles alternativos, en particular el gas natural licuado, los biocarburantes y los combustibles renovables de origen no biológico que contengan carbono, se expresarán en equivalentes de CO₂ e incluirán todos los GEI y se basarán en el análisis del ciclo de vida. Estos factores de emisión los determinará la Comisión mediante actos de ejecución, que se adoptarán conforme al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2. »;

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 9 – apartado 1 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) la carga transportada, de forma voluntaria;

suprimida

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 9 – apartado 2 – letra a

Texto en vigor

a) *todos* los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y

Enmienda

3 bis) En el artículo 9, apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

a) **no menos del 90 % de** los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra a bis (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 10 – párrafo 1 – letra j bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) se añade la letra siguiente:

«j bis) la carga transportada.»;

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 11 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, en una fecha lo más próxima posible ***al día de la realización del cambio*** y, a más tardar, ***tres meses*** después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad.

Enmienda

2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, ***el día de la realización del cambio o*** en una fecha lo más próxima posible ***a dicho día*** y, a más tardar, ***un mes*** después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad. ***La nueva empresa velará por que cada buque bajo su responsabilidad cumpla con los requisitos del presente Reglamento lo que reste del período de notificación tras la realización del cambio.***

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 – letra b bis (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 11 – apartado 3 – inciso xi bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) en el apartado 3, letra a), se añade el inciso siguiente:

«xi bis) la carga transportada,»;

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 – letra b ter (nueva)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 11 – apartado 3 – inciso xi ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b ter) en el apartado 3, letra a), se añade el inciso siguiente:

«xi ter) el tamaño del buque;»;

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Capítulo II bis (nuevo) – Artículo 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis) Se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO II bis

REDUCCIÓN DE EMISIONES

Artículo 12 bis

Reducción de emisiones

1. Las empresas reducirán linealmente las emisiones anuales de CO2 por transporte efectuado en, al menos, un 40 % de aquí a 2030 como un promedio de todos los buques bajo su responsabilidad con respecto al rendimiento medio por categoría de buques del mismo tamaño y tipo notificado con arreglo al presente Reglamento.

2. Cuando, en un año dado, una empresa incumpla la reducción anual a que se refiere el apartado 1, la Comisión impondrá una sanción pecuniaria que será efectiva, proporcionada, disuasoria y compatible con un sistema de comercio de derechos de emisión basado en el mercado, como el RCDE UE. El pago de la sanción por exceso de emisiones no eximirá a la empresa de sus obligaciones de conformidad con el apartado 1 para el periodo hasta 2030. En el caso de las empresas que hayan incumplido los límites de emisiones establecidos en el presente artículo, se aplicarán las disposiciones del artículo 20, apartados 3 y 4.

3. La Comisión adoptará actos delegados a más tardar [seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] de conformidad con el artículo 23 a fin de completar el presente Reglamento definiendo las categorías de buques contempladas en el apartado 1; determinando la referencia y el factor de reducción lineal anual que deba aplicarse a cada categoría de buques mediante los datos del THETIS-SNV, incluido el parámetro obligatorio «carga transportada», y del DCS de la OMI, al tiempo que se reconocen plenamente las reducciones de emisiones ya emprendidas por las empresas «precursoras de la descarbonización» para lograr el objetivo contemplado en el apartado 1; detallando

las normas y los medios para calcular y recaudar las sanciones por exceso de emisiones contempladas en el apartado 2; y especificando toda otra norma necesaria para el cumplimiento y la verificación del cumplimiento del presente artículo.

4. En un plazo de doce meses a partir de la adopción por la OMI de medidas para la aplicación de la Estrategia inicial sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, adoptada el 13 de abril de 2018, y antes de que surtan efecto dichas medidas, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará la ambición y la integridad medioambiental general de las medidas decididas por la OMI, incluidas su ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París, el objetivo de la Unión de reducción de las emisiones de GEI en todos los sectores de la economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Ley Europea del Clima].

5. En su caso, la Comisión podrá acompañar el informe mencionado en el apartado 4 con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar el presente Reglamento de manera coherente con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima, en particular el objetivo de la Unión de reducir las emisiones de GEI en todos los sectores de la economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Ley Europea del Clima].».

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 12 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 ter) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 12 ter

Emisiones de los buques atracados

Las empresas se asegurarán de que, de aquí a 2030, ningún buque bajo su responsabilidad emita GEI cuando estén atracados.».

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 quater (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 1

Texto en vigor

Enmienda

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará la información ***relativa a las emisiones notificadas de CO2*** con arreglo al artículo 11 así como la información enumerada en el apartado 2 del presente artículo.

5 quater) En el artículo 21, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará la información *notificada*** con arreglo al artículo 11, así como la información enumerada en el apartado 2 del presente artículo.».**

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5 quinquies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra a

Texto en vigor

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

Enmienda

5 quinquies) *En el artículo 21, apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:*

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

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra d

Texto en vigor

d) consumo anual total de combustible en los viajes;

Enmienda

6 bis) *En el artículo 21, apartado 2, la letra d) se modifica como sigue:*

«d) consumo anual total de combustible, **por tipo de combustible**, en los viajes;».

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 ter (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 ter) En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«k bis) tamaño del buque.».

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 quater (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 quater) En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«k ter) distancia total;».

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 quinquies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 quinquies) *En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente: «k quater) toneladas de peso muerto;».*

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – punto 6 sexies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k quinquies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 sexies) *En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente: «k quinquies) el transporte;».*

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – punto 6 septies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k sexies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 septies) *En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente: «k sexies) el nombre del propietario del buque;».*

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 octies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 2 – letra k septies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 octies) En el artículo 21, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«k septies) la carga transportada.».

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 nonies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 nonies) En el artículo 21 se añade el apartado siguiente:

«6 bis. De conformidad con su programa de trabajo 2020- 2022, la Agencia Europea de Seguridad Marítima realizará nuevas verificaciones estadísticas de los datos presentados con arreglo al artículo 11, apartado 1, para garantizar la coherencia de los datos facilitados.».

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 decies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 21 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 decies) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 21 bis

Etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques

1. Al objeto de incentivar la reducción de emisiones y aumentar la transparencia informativa, la Comisión establecerá un sistema integral de la Unión para el etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques que será de aplicación a los buques regulados por el presente Reglamento.

2. A más tardar el 1 de julio de 2021, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de disposiciones detalladas en lo que respecta al funcionamiento del sistema de la Unión para el etiquetado del comportamiento medioambiental de los buques, así como de las normas técnicas en las que se fundamente.».

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 undecies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 22 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

6 undecies) *En el artículo 22 se suprime el apartado 3.*

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 duodecies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 duodecies) *Se inserta el artículo siguiente:*

«Artículo 22 bis

Revisión

1. *A más tardar el 31 de diciembre de 2022, la Comisión revisará el funcionamiento del presente Reglamento, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su aplicación, así como otros avances importantes tendentes a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y al cumplimiento de los compromisos de la Unión en virtud del Acuerdo de París. Como parte de la revisión, la Comisión propondrá requisitos adicionales para reducir las emisiones de GEI distintos del CO₂, así como para reducir los contaminantes atmosféricos y el vertido de aguas residuales, también de depuradores, en aguas abiertas procedentes de buques. La revisión también considerará la*

ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a los buques de un arqueo bruto comprendido entre 400 y 5 000 toneladas. La revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento.

2. En el marco de la próxima revisión de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo**, la Comisión también presentará una propuesta para el establecimiento de objetivos vinculantes para los Estados miembros con el fin de garantizar un suministro adecuado de electricidad en puerto en los puertos marítimos e interiores.*

** 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).*

*** Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).».*

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – punto 6 terdecies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 2

Texto en vigor

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

Enmienda

6 terdecies) En el artículo 23, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 5, **apartados 2 y 2 bis, el artículo 12 bis,** apartado 3, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.»

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 6 quaterdecies (nuevo)

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 3

Texto en vigor

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La

Enmienda

6 quaterdecies) En el artículo 23, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, **apartados 2 y 2 bis, el artículo 12 bis, apartado 3,** el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los

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

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

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – punto 6 quindecies

Reglamento (UE) 2015/757

Artículo 23 – apartado 5

Texto en vigor

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, 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 formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda

6 quindecies) *En el artículo 23, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:*

«5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, **apartados 2 y 2 bis, el artículo 12 bis, apartado 3**, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, 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 formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 bis (nuevo)

Directiva 2003/87/CE

Capítulo II bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 1 bis

Modificaciones de la Directiva 2003/87/CE

*La Directiva 2003/87/CE se modifica
como sigue:*

1) Se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO II bis

TRANSPORTE MARÍTIMO

Artículo 3 octies bis

Ámbito de aplicación

*Las disposiciones del presente capítulo se
aplicarán, a partir del 1 de enero de 2022,
a la expedición y asignación de derechos
de emisión por lo que respecta a las
emisiones de gases de efecto invernadero
procedentes de buques que arriben,
zarpen o se encuentren en puertos bajo
jurisdicción de un Estado miembro que
estén regulados por el Reglamento (UE)
2015/757 del Parlamento Europeo y del
Consejo*. En caso de cambio de empresa
de conformidad con el artículo 11,
apartado 2, del Reglamento (UE)
2015/757, solo se exigirá a la nueva
empresa que adquiera derechos con
respecto a las emisiones de gases de efecto
invernadero relacionadas con el periodo
durante el cual las actividades del buque
se llevaron a cabo bajo su*

responsabilidad.

Artículo 3 octies ter

Cantidad total y método de asignación de derechos de emisión para el transporte marítimo

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión actualizará la evaluación de impacto llevada a cabo en 2013 y que acompañaba su propuesta de Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo** y adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva estableciendo la cantidad total de derechos de emisión para el transporte marítimo en consonancia con otros sectores y el método de asignación de derechos de emisión para el transporte marítimo mediante subasta, así como las disposiciones especiales con respecto al Estado miembro responsable de la gestión. Los actos delegados estarán basados en los mejores datos disponibles y en una evaluación del impacto de distintas posibilidades, lo que incluye el impacto sobre las emisiones y el impacto económico.

2. Los artículos 12 y 16 se aplicarán a los derechos de emisión para el transporte marítimo de la misma manera que a los derechos de emisión relacionados con otras actividades.

3. Al menos el 50 % de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión a que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se emplearán por medio del Fondo establecido en virtud del artículo 3 octies quater.

4. Los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión no utilizados mediante el Fondo definido en el artículo 3 octies quater y que estén asignados a Estados miembros se utilizarán de forma coherente con los objetivos de la presente Directiva, en

particular para luchar contra el cambio climático en la Unión y en terceros países, proteger y regenerar los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, y respaldar una transición justa en los Estados miembros, apoyando la recolocación, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con los interlocutores sociales. Toda la información relativa a la utilización de dichos ingresos será hecha pública.

5. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y las posibles tendencias en lo que respecta a los intentos de las empresas por evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. La Comisión propondrá, en su caso, medidas al objeto de prevenir esta elusión.

Artículo 3 octies quater

Fondo de los Océanos

1. Se establecerá un Fondo de los Océanos (en lo sucesivo, el «Fondo») para el período comprendido entre 2022 y 2030 a fin de aumentar la eficiencia energética de los buques y apoyar la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para descarbonizar el sector del transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como el despliegue de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, que son producidos a partir de fuentes renovables, y de tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluidas las tecnologías eólicas. El 20 % de los ingresos del Fondo se utilizará para ayudar a la protección, restauración y mejor gestión de los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, como las zonas marinas protegidas, y para fomentar una economía azul sostenible transversal,

como la energía marina renovable. Todas las inversiones apoyadas con el Fondo se harán públicas y serán coherentes con los objetivos de la presente Directiva.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 12 de la presente Directiva, las empresas de transporte marítimo podrán pagar al Fondo una contribución anual en calidad de miembros, de conformidad con sus emisiones totales notificadas respecto al año natural anterior en virtud del Reglamento (UE) 2015/757, a fin de reducir la carga administrativa de las empresas marítimas, en particular las pequeñas y medianas empresas o las empresas cuya actividad no suele entrar en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. El Fondo entregará derechos de emisión colectivamente en nombre de las empresas de transporte marítimo que sean miembros del Fondo. El Fondo establecerá la contribución por tonelada de emisiones a más tardar el 28 de febrero de cada año, si bien será, como mínimo, equivalente al precio más elevado determinado por el mercado primario o secundario que se haya registrado para los derechos de emisión del año anterior.

3. El Fondo adquirirá derechos de emisión equivalentes a la cantidad total colectiva de contribuciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo durante el año natural anterior y los entregará al registro establecido con arreglo al artículo 19 de la presente Directiva, a más tardar el 30 de abril de cada año, para su posterior cancelación. Toda la información relativa a las contribuciones será pública.

4. La gestión del Fondo será centralizada y ejercida por un organismo de la Unión cuya estructura de gobierno será similar a la del fondo establecido en el artículo 10 bis, apartado 8, de la presente Directiva. Su estructura de gobierno y su proceso de toma de decisiones serán transparentes e inclusivos, en particular en el establecimiento de los ámbitos

prioritarios, los criterios y los procedimientos de asignación de subvenciones. Las partes interesadas relevantes desempeñarán un papel consultivo adecuado. Toda la información relativa a las inversiones, así como cualquier otra información pertinente sobre el funcionamiento del Fondo, será hecha pública.

5. La Comisión tratará con terceros países la manera en que también puedan hacer uso del Fondo.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la aplicación del presente artículo.

Artículo 3 octies quinquies

Notificación y revisión por parte de la Comisión respecto de la implantación de medidas de mitigación del cambio climático en la Organización Marítima Internacional

1. En un plazo de doce meses a partir de la adopción por la OMI de medidas mundiales basadas en el mercado para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo y antes de que dichas medidas estén operativas, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará la ambición y la integridad medioambiental general de esas medidas, incluidas su ambición general en relación con los objetivos del Acuerdo de París y con el objetivo de la Unión de reducción de las emisiones de GEI en todos los sectores de la economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Ley Europea del Clima]. Dicho informe tendrá especialmente en cuenta el nivel de participación en dichas medidas mundiales, su aplicabilidad, transparencia, las sanciones por incumplimiento, los procesos de aportación pública, el uso de créditos de

compensación, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros, así como las normas sobre el uso de biocarburantes.

2. En su caso, la Comisión acompañará el informe mencionado en el apartado 1 con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar la presente Directiva de manera coherente con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción de la Unión en materia de clima, en particular el objetivo de la Unión de reducir las emisiones de GEI en todos los sectores de la economía para 2030 y el objetivo de neutralidad climática definido en el Reglamento (UE) .../... [Ley Europea del Clima].

** 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).*

*** Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n.º 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).»*