P9_TA(2022)0367

Combustibles sostenibles de uso marítimo (iniciativa «FuelEU Maritime») ***I

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 19 de octubre de 2022 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ([1])

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(2023/C 149/13)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El transporte marítimo representa alrededor del 75 % del comercio exterior de la UE y el 31 % del comercio interior de la UE en términos de volumen. ***Al mismo tiempo, el tráfico de buques hacia o desde los puertos del Espacio Económico Europeo representa aproximadamente el 11 % de todas las emisiones de CO_2 de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4 % del total de las emisiones de CO_2 de la UE.*** Anualmente, 400 millones de pasajeros embarcan o desembarcan en puertos de los Estados miembros, incluidos unos 14 millones en buques de crucero. Por lo tanto, el transporte marítimo es un componente esencial del sistema de transporte europeo y desempeña un papel fundamental para la economía europea. El mercado del transporte marítimo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de la Unión y fuera de ella, para lo que es indispensable la igualdad de condiciones. La estabilidad y prosperidad del mercado del transporte marítimo y sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado en el que los operadores de transporte marítimo, los puertos y otros agentes del sector puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones del mercado, se corre el riesgo de poner a los operadores de buques o puertos en situación de desventaja en comparación con los competidores del sector del transporte marítimo o de otros sectores del transporte. A su vez, esto puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte marítimo y a una pérdida de conectividad para los ciudadanos y las empresas.	(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. 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 ***a escala mundial***. La estabilidad y prosperidad del mercado del transporte marítimo y sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado en el que los operadores de transporte marítimo, los puertos y otros agentes del sector puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones del mercado, se corre el riesgo de poner a los operadores de buques o puertos en situación de desventaja en comparación con los competidores del sector del transporte marítimo o de otros sectores del transporte. A su vez, esto puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte marítimo***, a una disminución de los puestos de trabajo*** y a una pérdida de conectividad para los ciudadanos y las empresas.

([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 (A9-0233/2022).

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(1 bis) El sector marítimo emplea a 2 millones de europeos y contribuye con 149 000 millones EUR a la economía. Por cada millón de euros generado en el sector del transporte marítimo, se generan 1,8 millones de euros en otros ámbitos de la economía de la Unión ([1 bis]).
	([1 bis]) Informe de la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea titulado «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (El valor económico del sector marítimo de la UE), 2020.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento

Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(1 ter) El transporte marítimo es el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente, puesto que las emisiones de gases de efecto invernadero por tonelada de mercancía transportada son muy inferiores a las de otros modos ([1 bis]). 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_2 de la UE procedentes del transporte y entre el 3 y el 4 % del total de las emisiones de CO_2 de la UE. Se espera que las emisiones de CO_2 procedentes del transporte marítimo aumenten, a menos que se adopten nuevas medidas. Todos los sectores de la economía deben contribuir a la rápida reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para llegar a cero emisiones netas de GEI a más tardar en 2050, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119. Por lo tanto, es esencial que la Unión establezca una vía ambiciosa para la rápida transición ecológica del sector marítimo, lo que también contribuiría a mantener y seguir promoviendo su liderazgo mundial en las tecnologías, servicios y soluciones ecológicos, así como a seguir estimulando la creación de puestos de trabajo en las cadenas de valor relacionadas, manteniendo al mismo tiempo la competitividad.
	([1 bis]) Estudio de la Agencia Europea de Medio Ambiente, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) Para reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París y establecer las medidas que deben adoptarse para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050, y para traducir el compromiso político en una obligación jurídica, la Comisión adoptó la propuesta (modificada) de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima») ([19]), así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030» ([20]). Esto también integra el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan diversos instrumentos políticos complementarios para fomentar el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos producidos de forma sostenible, en particular en el sector del transporte marítimo. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe ***producirse*** de aquí a 2030 a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después.	(2) Para reforzar el compromiso climático de la Unión en virtud del Acuerdo de París y establecer las medidas que deben adoptarse para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 ***a más tardar***, y para traducir el compromiso político en una obligación jurídica, la Comisión adoptó la propuesta (modificada) de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima») ([19]), así como la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030» ([20]). Esto también integra el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan diversos instrumentos políticos complementarios para fomentar ***y acelerar una producción a gran escala y*** el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos producidos de forma sostenible, en particular en el sector del transporte marítimo***, respetando al mismo tiempo el principio de neutralidad tecnológica***. El desarrollo y la implantación de las tecnologías necesarias debe ***apoyarse lo antes posible y debe emprenderse*** de aquí a 2030 a fin de prepararse para un cambio mucho más rápido después. ***Es esencial fomentar la innovación y apoyar la investigación para la innovación emergente y futura, como los combustibles alternativos emergentes, el diseño ecológico, los materiales de origen biológico, la propulsión eólica y la propulsión de asistencia con energía eólica.***
([19]) COM(2020)0563 ([20]) COM(2020)0562	([19]) COM(2020)0563 ([20]) COM(2020)0562

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 bis) Es probable que el GNL desempeñe un papel transitorio en el transporte marítimo, permitiendo una transición gradual hacia otras alternativas de emisión cero, en particular donde actualmente no hay ninguna tecnología económicamente viable de propulsión eléctrica de emisión cero. La Comunicación sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente señala que los buques de navegación marítima de emisión cero estarán listos para su comercialización de aquí a 2030. La reconversión de la flota debe realizarse gradualmente, debido a la larga vida útil de los buques. Los combustibles del transporte como el GNL deben ir descarbonizándose cada vez más, mezclándose con biometano licuado (bio-GNL) o con electrocombustibles gaseosos sintéticos (electrogases) renovables e hipocarbónicos, por ejemplo.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Considerando 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(3) En el contexto de la transición de los carburantes a los combustibles renovables y los hipocarbónicos y a fuentes de energía sustitutorias, es esencial garantizar el correcto funcionamiento y la competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE en lo que respecta a los combustibles para uso marítimo, que representan una parte sustancial de los costes de los operadores de buques. Las diferencias en los requisitos de combustible entre los Estados miembros de la Unión pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques y afectar negativamente a la competencia en el mercado. Debido al carácter internacional del transporte marítimo, los operadores de buques pueden abastecerse fácilmente en terceros países y transportar grandes cantidades de combustible. Esto puede dar lugar a fugas de carbono y afectar negativamente a la competitividad del sector si la disponibilidad de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de un Estado miembro no va acompañada de requisitos para su uso que se apliquen a todos los operadores de buques que lleguen a puertos que se encuentren bajo la jurisdicción de los Estados miembros y salgan de ellos. El presente Reglamento debe establecer medidas para garantizar que la penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el mercado de los combustibles para uso marítimo se produzca en condiciones de competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE.	(3) En el contexto de la transición de los carburantes a los combustibles renovables y los hipocarbónicos y a fuentes de energía sustitutorias, es esencial garantizar el correcto funcionamiento y la competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE en lo que respecta a los combustibles para uso marítimo, que representan una parte sustancial de los costes de los operadores de buques ***(por lo general, entre el 35 y el 53 % de las tarifas de transporte marítimo). Por lo tanto, las medidas políticas deben ser rentables y aspirar a generar la mayor descarbonización posible al menor coste posible***. Las diferencias en los requisitos de combustible entre los Estados miembros de la Unión pueden afectar significativamente al rendimiento económico de los operadores de buques y afectar negativamente a la competencia en el mercado. Debido al carácter internacional del transporte marítimo, los operadores de buques pueden abastecerse fácilmente en terceros países y transportar grandes cantidades de combustible***, lo que podría contribuir asimismo al riesgo de pérdida de competitividad de los puertos de la Unión frente a los de terceros países***. Esto puede dar lugar a fugas de carbono ***y de empresas*** y afectar negativamente a la competitividad del sector si la disponibilidad de combustibles renovables y de combustibles hipocarbónicos en los puertos marítimos bajo la jurisdicción de un Estado miembro no va acompañada de requisitos para su uso que se apliquen a todos los operadores de buques que lleguen a puertos que se encuentren bajo la jurisdicción de los Estados miembros y salgan de ellos. El presente Reglamento debe establecer medidas para garantizar que la penetración de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el mercado de los combustibles para uso marítimo se produzca en condiciones de competencia leal en el mercado del transporte marítimo de la UE***, dejando a los operadores del transporte marítimo una opción con menores costes de reducción. Disponer de una opción así es fundamental para garantizar la competitividad del sector europeo del transporte marítimo y la relevancia de las rutas logísticas que unen los puertos europeos con el comercio mundial.***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Considerando 3 bis (nuevo)

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

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) Con el fin de producir un efecto en todas las actividades del sector del transporte marítimo, es conveniente que el presente Reglamento cubra una parte de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un tercer país. Así pues, el presente Reglamento debe aplicarse a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la totalidad de la energía utilizada por un buque que realice viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a la energía utilizada en el atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Esta cobertura de una parte de la energía utilizada por un buque en viajes entrantes y salientes entre la Unión y terceros países garantiza la eficacia del presente Reglamento, en particular al aumentar el impacto positivo de dicho marco en el medio ambiente. ***Al mismo tiempo, dicho marco limita*** el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. A fin de garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo, la igualdad de condiciones entre los operadores de transporte marítimo y entre los puertos, y evitar distorsiones en el mercado interior, todos los viajes con destino u origen en puertos bajo jurisdicción de los Estados miembros, así como la estancia de los buques en dichos puertos, deben estar cubiertos por normas uniformes contenidas en el presente Reglamento.	(4) Con el fin de producir un efecto en todas las actividades del sector del transporte marítimo, es conveniente que el presente Reglamento cubra una parte de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un tercer país. Así pues, el presente Reglamento debe aplicarse a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la mitad de la energía utilizada por un buque que realice viajes que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, a la totalidad de la energía utilizada por un buque que realice viajes con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a la energía utilizada en el atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Esta cobertura de una parte de la energía utilizada por un buque en viajes entrantes y salientes entre la Unión y terceros países garantiza la eficacia del presente Reglamento, en particular al aumentar el impacto positivo de dicho marco en el medio ambiente. ***Este marco debe limitar*** el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. A fin de garantizar el buen funcionamiento del tráfico marítimo, la igualdad de condiciones entre los operadores de transporte marítimo y entre los puertos, y evitar distorsiones en el mercado interior, todos los viajes con destino u origen en puertos bajo jurisdicción de los Estados miembros, así como la estancia de los buques en dichos puertos, deben estar cubiertos por normas uniformes contenidas en el presente Reglamento. ***La Comisión debe establecer un mecanismo de supervisión que evalúe específicamente las fugas de carbono y de empresas, así como las posibles prácticas elusivas, y elaborar una lista de potenciales actividades empresariales que no se incluyen entre las actividades empresariales significativas efectuadas en escalas portuarias en países vecinos de la Unión. En este contexto, si se notifican prácticas elusivas o fugas de carbono y de empresas significativas, la Comisión debe proponer medidas para abordar estas cuestiones.***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(4 bis) Habida cuenta de que el presente Reglamento impondrá costes de cumplimiento adicionales al sector, será necesario adoptar medidas compensatorias para evitar que se incremente el nivel total de carga normativa. Por tanto, antes de la aplicación del presente Reglamento, la Comisión debe presentar propuestas que compensen las cargas normativas introducidas por el mismo, por medio de la modificación o la derogación de disposiciones de otros actos legislativos de la Unión que generen cargas normativas para el sector marítimo.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(4 ter) A fin de garantizar el grado necesario de seguridad jurídica y de inversión, el presente Reglamento debe estar en estrecha consonancia y ser coherente con el Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos), la Directiva 2003/87/CE (RCDE UE), la Directiva XXXX-XXX (Directiva sobre fuentes de energía renovables) y la Directiva 2003/96/CE (Directiva sobre fiscalidad de la energía). Dicha armonización debe dar lugar a un marco legislativo coherente para el sector del transporte marítimo, que contribuya a aumentar significativamente la producción de combustibles alternativos sostenibles, garantice el despliegue de la infraestructura necesaria e incentive el uso de estos combustibles en una proporción cada vez mayor de buques. A fin de garantizar la coherencia global con los objetivos climáticos, de competitividad y de «crecimiento económico sostenible» de la Unión, los impactos climáticos y económicos globales, combinados y acumulativos de dichos actos legislativos deben evaluarse de forma exhaustiva y continua.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Considerando 4 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 quater) ***La obligación de los puertos de proporcionar un suministro de electricidad en puerto debe ir de la mano de la obligación correspondiente de que los buques se conecten a las infraestructuras de carga diseñadas para proveer dicho suministro eléctrico en el punto de atraque, con el fin de garantizar la eficacia de dichas infraestructuras y evitar el riesgo de activos obsoletos. Asimismo, deben realizarse esfuerzos para reducir los costes asociados a la carga en puerto mediante la exención permanente de la electricidad suministrada a los buques en los puertos a través de modificaciones a la Directiva XXXX-XXXX (Directiva sobre fiscalidad de la energía).***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(5 bis) Habida cuenta del aumento de los costes de transporte para los buques que no cumplan los requisitos del presente Reglamento, debe abordarse el riesgo de comportamientos evasivos y de elusión de las disposiciones del presente Reglamento, en particular en el segmento del comercio de contenedores de línea. Las escalas portuarias en puertos próximos a la Unión con el fin de limitar los costes del cumplimiento del presente Reglamento no solo reducirían los beneficios para el medio ambiente que se esperan y socavarían significativamente los objetivos perseguidos por el presente Reglamento, sino que podrían dar lugar a emisiones adicionales, debido a la distancia adicional recorrida para eludir la aplicación del presente Reglamento. Procede, por tanto, excluir del concepto de puerto de escala determinadas paradas en puertos no pertenecientes a la Unión. Esta exclusión debe dirigirse a los puertos próximos a la Unión en los que el riesgo de elusión sea mayor. Un límite de 300 millas náuticas constituye una respuesta proporcionada a este riesgo, equilibrando la carga adicional y el riesgo de elusión. Además, la exclusión del concepto de puerto de escala solo debe referirse a los buques portacontenedores y a los puertos cuya actividad principal sea el transbordo de contenedores. En el caso de tales traslados, el riesgo de elusión también consiste en un traslado del centro de operaciones portuarias a puertos situados fuera de la Unión, lo que agrava los efectos de la elusión. Por este motivo, y a falta de un sistema obligatorio de la OMI sobre el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para viajes internacionales a escala mundial con un nivel de ambición similar al de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, las paradas de buques portacontenedores en un puerto vecino de transbordo de contenedores no deben considerarse paradas en puertos de escala en el sentido del presente Reglamento. A fin de garantizar que la medida sea proporcional a los objetivos perseguidos y dé lugar a la igualdad de trato, deben tenerse en cuenta las medidas en terceros países que tengan un efecto equivalente al presente Reglamento.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(5 ter) ***A fin de tener en cuenta la situación específica de las regiones insulares de la Unión, como se subraya en el artículo 174 del Tratado, y la necesidad de preservar la conectividad entre las regiones insulares y periféricas y las regiones centrales de la Unión, deben permitirse exenciones temporales para los viajes realizados por buques de pasajeros distintos de los cruceros entre un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto de escala bajo la jurisdicción del mismo Estado miembro situado en una isla con menos de 100 000 residentes permanentes.***

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(5 quater) ***Teniendo en cuenta las características especiales de las regiones ultraperiféricas de la Unión, en particular su lejanía e insularidad, así como las limitaciones a las que están sujetas, debe prestarse especial atención a preservar su accesibilidad y la capacidad de conectar con ellas eficazmente por medio del transporte marítimo. Por consiguiente, solo debe incluirse en el ámbito de aplicación del presente Reglamento la mitad de la energía utilizada en los viajes con origen o destino en un puerto de escala situado en una región ultraperiférica. Por el mismo motivo, deben permitirse exenciones temporales para los viajes entre un puerto de escala situado en una región ultraperiférica y otro puerto de escala situado en una región ultraperiférica, así como para la energía utilizada durante su estancia en los puertos de escala de las regiones ultraperiféricas correspondientes.***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(5 quinquies) Con el fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas para los buques, en particular aquellos construidos para operar en aguas cubiertas por el hielo en sus desplazamientos con origen o destino en puertos de Estados miembros, o entre tales puertos, deberá considerarse la información específica relativa a la clase de hielo del buque, y a su navegación por el hielo, a la hora de calcular las reducciones de emisiones de GEI por buque, así como en los datos supervisados y notificados con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) La persona u organización responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque por parte del armador y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo ([21]), y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la Organización Marítima Internacional (OMI). En virtud del principio de «quien contamina paga», la empresa naviera podría tener un acuerdo contractual con la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a la intensidad de las emisiones de GEI del buque responsable de los costes de conformidad con arreglo al presente Reglamento. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.	*(No afecta a la versión española).*

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

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Con el fin de limitar la carga administrativa, en particular la de los operadores más pequeños, el presente Reglamento no debe aplicarse a los buques de madera de construcción primitiva ***ni a los buques no propulsados por medios mecánicos*** y centrarse en los buques de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas. Aunque estos últimos buques representan solo aproximadamente el 55 % de todos los buques que hacen escala en puertos con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, son responsables del 90 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) del sector marítimo.	(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 y centrarse en los buques de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas. Aunque estos últimos buques representan solo aproximadamente el 55 % de todos los buques que hacen escala en puertos con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, son responsables del 90 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) del sector marítimo.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(7 bis) Con el fin de garantizar que el presente Reglamento siga siendo eficaz, la Comisión debe supervisar su funcionamiento, llevando a cabo evaluaciones de impacto con respecto al umbral de arqueo bruto y a los tipos de buques cubiertos por el presente Reglamento. La Comisión debe decidir, en particular, si existen razones significativas para incluir los buques más pequeños y otros tipos de buques en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. La Comisión debe tener en cuenta, en particular, consideraciones como la disponibilidad de datos pertinentes, la potencial reducción de las emisiones de GEI y la eficacia de una ampliación del ámbito de aplicación en términos de impacto climático, la magnitud de la carga administrativa y sus consecuencias financieras y sociales.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Considerando 9

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

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Considerando 10

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

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) Debe crearse un Fondo para los océanos específico, destinado a canalizar hacia el sector marítimo los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión marítimos dentro del RCDE. Los fondos proporcionados en el marco del Fondo para los océanos deben utilizarse para apoyar proyectos e inversiones relacionados con la mejora de la eficiencia energética de los buques y los puertos, con las tecnologías e infraestructuras innovadoras para la descarbonización del transporte marítimo, con la producción y la implantación de combustibles alternativos sostenibles y con el desarrollo de tecnologías de propulsión de cero emisiones.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Considerando 11

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(11 bis) Con el fin de fomentar el desarrollo temprano del mercado y el despliegue de las tecnologías de combustible más sostenibles e innovadoras con potencial de crecimiento para satisfacer las necesidades futuras, es necesario un incentivo específico para los combustibles renovables de origen no biológico. Esta familia de combustibles tiene un gran potencial para introducir energías renovables en la combinación de combustibles para uso marítimo. Habida cuenta de los costes de producción significativamente más elevados de los combustibles renovables de origen no biológico a corto y medio plazo, es importante garantizar un grado de demanda que apoye la inversión en esta familia de combustibles. El presente Reglamento introduce una combinación de medidas para garantizar el apoyo a la adopción de combustibles renovables de origen no biológico sostenibles. Estas incluyen a) un multiplicador hasta 2035 para recompensar a las empresas que decidan optar por estos combustibles a pesar de su precio relativamente elevado, y b) a partir de 2030, una cuota mínima fija de combustibles renovables de origen no biológico en la combinación energética de combustibles. Para facilitar el cumplimiento de la cuota mínima de combustibles renovables de origen no biológico, deben aplicarse medidas de flexibilidad con arreglo a los artículos 17 y 18 del presente Reglamento. Las empresas pueden, mediante acuerdos contractuales, exigir a los proveedores de combustible que se responsabilicen de los costes de cumplimiento con arreglo al presente Reglamento, en caso de que los combustibles renovables de origen no biológico no se entreguen con arreglo a las condiciones acordadas.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Sin embargo, este enfoque debe ser más estricto en el sector marítimo. El sector marítimo tiene actualmente niveles insignificantes de demanda de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de uso marítimo utilizados actualmente son de origen fósil. Por lo tanto, la no subvencionabilidad de los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros con arreglo al presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del sector del transporte, que de otro modo podría derivarse de un cambio de los biocarburantes obtenidos a partir de cultivos del transporte por carretera al sector marítimo. Es esencial minimizar este cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector del transporte más contaminante y el transporte marítimo utiliza actualmente predominantemente combustibles de origen fósil. Procede, por tanto, evitar la creación de una demanda potencialmente grande de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros promoviendo su uso en virtud del presente Reglamento. En consecuencia, las emisiones adicionales de gases de efecto invernadero y la pérdida de biodiversidad causada por todos los tipos de combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros exigen que se considere que estos combustibles tienen los mismos factores de emisión que el proceso de producción menos idóneo.	*(No afecta a la versión española).*

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Los largos plazos asociados al desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo requieren una actuación rápida y el establecimiento de un marco regulador claro y previsible a largo plazo que facilite la planificación y la inversión de todas las partes interesadas. Un marco regulador claro y estable a largo plazo facilitará el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, y fomentará la inversión de las partes interesadas. Dicho marco debe definir límites para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques hasta 2050. Estos límites deben ser más ambiciosos a lo largo del tiempo para reflejar el desarrollo tecnológico previsto y el aumento de la producción de combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono.	(14) Los largos plazos asociados al desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo***, así como la larga vida media de los buques, que por lo general oscila entre los 25 y los 30 años,*** requieren una actuación rápida y el establecimiento de un marco regulador claro y previsible a largo plazo que facilite la planificación y la inversión de todas las partes interesadas. Un marco regulador claro y estable a largo plazo facilitará el desarrollo y la implantación de nuevos combustibles y soluciones energéticas para el transporte marítimo, y fomentará la inversión de las partes interesadas. Dicho marco debe definir límites para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por los buques***, tanto durante la navegación como en el punto de atraque,*** hasta 2050. Estos límites deben ser más ambiciosos a lo largo del tiempo para reflejar el desarrollo tecnológico previsto y el aumento de la producción de combustibles de uso marítimo renovables y con bajas emisiones de carbono. ***Con el fin de garantizar la seguridad jurídica y de conceder el tiempo suficiente para que el sector planifique y se prepare a largo plazo, así como de evitar el riesgo de activos obsoletos, toda futura propuesta de modificación del presente Reglamento debe limitarse en cuanto a su alcance y evitar cambios significativos de los requisitos.***

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Considerando 15

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

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Con el fin 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 sobre la base de las emisiones «de la extracción al consumo en el barco», 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.	(16) Con el fin 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 sobre la base de las emisiones «de la extracción al consumo en el barco», teniendo en cuenta los efectos de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo***, así como la huella de las diferentes fases del ciclo de vida del combustible***. 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.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Considerando 17

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) El suministro de electricidad en puerto reduce la contaminación atmosférica producida por los buques y reduce la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo. Este tipo de alimentación representa una fuente de energía cada vez más limpia a disposición de los buques atracados, habida cuenta de ***la creciente cuota*** de energías renovables en la combinación de electricidad de la UE. Aunque la Directiva 2014/94/UE (Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) solo cubre la disposición relativa a los puntos de conexión del suministro de electricidad en puerto, la demanda de esta tecnología y, en consecuencia, su implantación, ha seguido siendo limitada. ***Por consiguiente***, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes.	(21) El suministro de electricidad en puerto reduce la contaminación atmosférica producida por los buques ***en el punto de atraque*** y reduce la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo ***en el punto de atraque***. Este tipo de alimentación representa una fuente de energía cada vez más limpia a disposición de los buques atracados, habida cuenta de ***las crecientes cuotas*** de energías renovables ***y fuentes de energía no fósiles*** 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 limitado. ***Para garantizar que se reduzca la contaminación atmosférica en el punto de atraque y que la infraestructura de suministro de electricidad en puerto sea económicamente viable y genere un rendimiento de la inversión***, deben establecerse normas específicas para exigir el uso del suministro de electricidad en puerto a los buques más contaminantes ***en situaciones en las que dicho uso reduzca efectivamente las emisiones a un coste razonable***.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos. Cuando se demuestre que el uso de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto, un buque debe quedar exento de utilizarlo.	(22) Además del suministro de electricidad en puerto, otras tecnologías ***de emisión cero*** podrían ofrecer beneficios medioambientales equivalentes en los puertos. Cuando se demuestre que el uso de una tecnología alternativa es equivalente al uso del suministro de electricidad en puerto***, en términos de contaminación atmosférica y reducción de emisiones de GEI***, un buque debe quedar exento de utilizarlo.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Considerando 23

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(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.	(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***, el operador de la terminal o la autoridad competente, dependiendo del modelo de gobernanza de los puertos en los diferentes Estados miembros. Estas excepciones deben limitarse*** 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. ***En caso de que resulte imposible suministrar suficiente electricidad en puerto debido a una capacidad insuficiente de la red local conectada al puerto, este hecho no debe considerarse un incumplimiento ni del puerto ni del armador de los requisitos del presente Reglamento, siempre y cuando el gestor de la red acredite la insuficiente capacidad de la red local ante los verificadores.***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) Las excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad del suministro de electricidad en puerto deben limitarse una vez que los buques y los operadores portuarios hayan tenido tiempo suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de proporcionar los incentivos necesarios para dichas inversiones y evitar la competencia desleal. A partir de 2035, los operadores de buques deben planificar cuidadosamente sus escalas ***portuarias*** para asegurarse de que puedan llevar a cabo sus actividades sin emitir contaminantes atmosféricos ni gases de efecto invernadero en el punto de atraque y comprometer el medio ambiente de las zonas costeras y las ciudades portuarias. Deberá mantenerse un número limitado de excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad de la tecnología de suministro de electricidad en puerto a fin de ofrecer la posibilidad de cambios ocasionales de última hora en los horarios de las escalas y las escalas en puertos con equipos incompatibles.	(24) Las excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad del suministro de electricidad en puerto deben limitarse una vez que los buques y los operadores portuarios hayan tenido tiempo suficiente para realizar las inversiones necesarias, a fin de proporcionar los incentivos necesarios para dichas inversiones y evitar la competencia desleal. ***Para garantizar la plena interoperabilidad, los puertos deberán equipar sus puntos de atraque, y los armadores sus buques, con instalaciones eléctricas que se atengan a las normas aplicables.*** A partir de 2035, los operadores de buques deben planificar cuidadosamente sus escalas ***en los puertos de la RTE-T sujetos al Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos)*** para asegurarse de que puedan llevar a cabo sus actividades sin emitir contaminantes atmosféricos ni gases de efecto invernadero en el punto de atraque y comprometer el medio ambiente de las zonas costeras y las ciudades portuarias. Deberá mantenerse un número limitado de excepciones en caso de indisponibilidad o incompatibilidad de la tecnología de suministro de electricidad en puerto a fin de ofrecer la posibilidad de cambios ocasionales de última hora en los horarios de las escalas y las escalas en puertos con equipos incompatibles. ***Con el fin de mitigar el riesgo de activos obsoletos, la incompatibilidad de las infraestructuras de suministro de electricidad en puerto a bordo y en el punto de atraque y los desequilibrios entre la demanda y el suministro de combustibles alternativos, deben organizarse reuniones de consulta frecuentes entre las partes interesadas pertinentes para debatir y adoptar decisiones sobre los requisitos y los planes de futuro.***

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Considerando 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(24 bis) Los objetivos relativos a la prestación de servicios de suministro de electricidad en puerto formulados en el Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) tienen en cuenta los tipos de buques que reciben tales servicios y los respectivos volúmenes de tráfico de los puertos marítimos. El requisito de conectarse al suministro de electricidad en puerto mientras se encuentran atracados no debe aplicarse a los buques cuando realizan escalas en puertos exentos de tal requisito según lo dispuesto en ese Reglamento, a menos que el puerto cuente con un suministro de electricidad en puerto y dicho sistema se encuentre disponible en el punto de atraque visitado. Si un buque hace escala en un puerto que no sea de la RTE-T en el que hay un suministro de electricidad en puerto disponible, deberá conectarse a este mientras se encuentre atracado.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Considerando 24 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(24 ter) Si bien el suministro de electricidad en puerto constituye una herramienta importante para reducir las emisiones locales de contaminantes atmosféricos, su potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero depende enteramente de la combinación energética que se suministre a través de los cables. Para aprovechar todo el potencial climático y medioambiental del suministro de electricidad en puerto, los Estados miembros deben aumentar la capacidad y la conectividad de las redes eléctricas y seguir reduciendo la intensidad de GEI de sus combinaciones energéticas, de forma que se proporcione a los puertos electricidad asequible, planificable y generada sin combustibles fósiles.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Considerando 24 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(24 quater) En la ejecución del presente Reglamento se tendrá debidamente en cuenta los diversos modelos de gobernanza de los puertos de toda la Unión, en particular, por lo que se refiere a la responsabilidad relativa a la expedición de certificados que eximan a los buques de la obligaciones de conectarse al suministro de electricidad en puerto.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Considerando 24 quinquies (nuevo)

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

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Considerando 25

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

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Considerando 26

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Considerando 27

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

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Considerando 27 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(27 bis) La fiabilidad y la exactitud de la información relativa a las características de los combustibles es esencial para la aplicación del presente Reglamento. Los proveedores de combustible que se haya demostrado que han proporcionado información engañosa o inexacta sobre la intensidad de los gases de efecto invernadero de los combustibles que suministran deberían ser objeto de una sanción. Los proveedores de combustible que hayan proporcionado de forma reiterada información falsa o engañosa deberán ser vetados de los programas de certificación establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 (Directiva sobre fuentes de energía renovables). En esos casos, se debería considerar que los combustibles obtenidos de sus instalaciones tienen el mismo factor de emisión que el combustible fósil menos favorable.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Considerando 28

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

([24]) Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(31 bis) Las empresas y los proveedores de combustible podrían, por medio de acuerdos contractuales, acordar compromisos mutuos para producir, suministrar y comprar cantidades predeterminadas de algunos combustibles. Estos acuerdos contractuales también deberán cubrir la responsabilidad y establecer las condiciones de compensación financiera para aquellos casos en que los combustibles no se pongan a disposición según lo acordado.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Considerando 36

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

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) Los ingresos generados por el pago de sanciones deben utilizarse para promover la ***distribución*** y el ***uso*** de combustibles ***renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo*** y ***ayudar a los operadores marítimos a cumplir sus objetivos climáticos y medioambientales***. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al fondo ***de innovación*** a que se refiere el artículo ***10*** bis***, apartado 8,*** de la Directiva 2003/87/CE.	(37) Los ingresos generados por el pago de sanciones deben ***destinarse al sector marítimo y*** utilizarse para promover ***su descarbonización, en particular prestando apoyo al desarrollo,*** la ***producción*** y el ***despliegue*** de combustibles ***alternativos, a las infraestructuras para los combustibles alternativos*** y ***a las infraestructuras para el suministro de electricidad en puerto, así como a nuevas tecnologías innovadoras***. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al Fondo ***para los océanos*** a que se refiere el artículo ***3 octies*** bis ***ter*** de la Directiva 2003/87/CE.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Considerando 39

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

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Considerando 40

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible un enfoque global para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que ***podría considerarse*** más eficaz debido a su ámbito de aplicación más amplio. En este contexto, y con el fin de facilitar la elaboración de normas internacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión debe compartir con dicha organización y otros organismos internacionales pertinentes la información que proceda relativa a la 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.	(42) Dada la dimensión internacional del sector marítimo, es preferible un enfoque global para limitar la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por los buques, ya que ***sería significativamente*** 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***, prosiguiendo los esfuerzos de la Unión de promover unos objetivos de descarbonización del sector marítimo ambiciosos a escala internacional***. Cuando se alcance un acuerdo sobre un enfoque global en cuestiones pertinentes para el presente Reglamento, la Comisión debe revisarlo ***para*** adaptarlo a las normas internacionales.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Considerando 42 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(42 bis) Para garantizar unas condiciones de competencia internacionales equitativas y maximizar el impacto medioambiental de la legislación en materia de combustibles renovables e hipocarbónicos, la Comisión y los Estados miembros deben promover en la OMI y otras organizaciones internacionales unos sistemas de certificación y seguimiento sólidos para los combustibles renovables.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Considerando 42 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(42 ter) La Comisión debe garantizar la aplicación y la disponibilidad de herramientas de colaboración e intercambio de mejores prácticas para el sector del transporte marítimo, tal y como se definen en las directrices para la mejora de la legislación ([1 bis]).

([1 bis]) Comisión Europea, Bruselas, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «Better Regulation Guidelines» (Directrices para la mejora de la legislación), 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Considerando 43

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

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — letra a

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

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) ***la*** obligación de utilizar la tecnología de suministro de electricidad en puerto o de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro	b) ***una*** obligación de utilizar la tecnología de suministro de electricidad en puerto o de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 — párrafo 1 — parte final

Texto de la Comisión	*Enmienda*
con el ***fin de*** aumentar el uso coherente de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y de fuentes de energía sustitutorias en toda la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo y se evitan distorsiones en el mercado interior.	El ***objetivo es*** aumentar el uso coherente de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y de fuentes de energía sustitutorias en ***el transporte marítimo en*** toda la Unión, ***en consonancia con el objetivo de la Unión de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar y los objetivos del Acuerdo de París,*** al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo***, se crean oportunidades de desarrollo para la industria marítima*** y se evitan distorsiones en el mercado interior.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 1 — parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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:	*(No afecta a la versión española).*

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 1 — letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) la totalidad de la energía utilizada 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***	b) la totalidad de la energía utilizada 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;

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 1 — letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) la mitad de la energía utilizada en viajes con origen o destino en un puerto de escala situado en una región ultraperiférica bajo la jurisdicción de un Estado miembro; y

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 1 — letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) la mitad de la energía utilizada 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.	*(No afecta a la versión española).*

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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 utilizados con fines no comerciales.	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 ni a los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará un acto de ejecución que establezca la lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores excluidos de la definición de puertos de escala para buques portacontenedores establecida en el presente Reglamento.
	Posteriormente, al menos cada dos años, la Comisión adoptará actos de ejecución para actualizar dicha lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores excluidos de la definición de puertos de escala para buques portacontenedores establecida en el presente Reglamento.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Dichos actos de ejecución enumerarán los puertos vecinos de transbordo de contenedores situados fuera de la Unión, pero a menos de 300 millas náuticas del territorio de la Unión, cuando la proporción de transbordos de contenedores, medida en unidades equivalentes a 20 pies, supere el 65 % del tráfico total de contenedores de ese puerto durante el período más reciente de doce meses para el que se disponga de datos pertinentes.
	A efectos de dicha lista, los contenedores se considerarán transbordados cuando se descarguen de un buque al puerto con el único fin de cargarlos en otro buque. No se incluirán los puertos situados en un tercer país que aplique efectivamente medidas tan ambiciosas como los requisitos establecidos en el presente Reglamento.
	Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En relación con la energía utilizada en los viajes efectuados por buques de pasajeros distintos de los cruceros entre un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto de escala bajo la jurisdicción del mismo Estado miembro situado en una isla con menos de 100 000 residentes permanentes, y en relación con la energía utilizada durante su estancia en un puerto de escala de la isla correspondiente, los Estados miembros podrán establecer exenciones para rutas y puertos específicos respecto de la aplicación del apartado 1, letras a) y b). Los Estados miembros notificarán dichas exenciones, antes de su entrada en vigor, a la Comisión, que las publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Estas exenciones no se aplicarán después del 31 de diciembre de 2029.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En relación con la energía utilizada en los viajes entre un puerto de escala situado en una región ultraperiférica y otro puerto de escala situado en una región ultraperiférica, y en relación con la energía utilizada durante su estancia en los puertos de escala de las regiones ultraperiféricas correspondientes, los Estados miembros podrán establecer exenciones para rutas y puertos específicos respecto de la aplicación del apartado 1, letras a) y b bis). Los Estados miembros notificarán dichas exenciones, antes de su entrada en vigor, a la Comisión, que las publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Estas exenciones no se aplicarán después del 31 de diciembre de 2029. Nada impedirá a los Estados miembros, sus regiones y sus territorios decidir no aplicar dichas exenciones o poner fin a cualquier exención que hayan concedido antes del 31 de diciembre de 2029.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En relación con la energía utilizada en los viajes efectuados en el marco de un contrato de servicio público o en los viajes efectuados por buques sujetos a obligaciones de servicio público de conformidad con el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, los Estados miembros podrán establecer exenciones para rutas específicas respecto de la aplicación del apartado 1. Los Estados miembros notificarán dichas exenciones, antes de su entrada en vigor, a la Comisión, que las publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Estas exenciones no se aplicarán después del 31 de diciembre de 2029.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 — párrafo 2 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión supervisará continuamente el impacto del presente Reglamento en el desvío de mercancías, en particular a través de los puertos de transbordo en los países vecinos. En caso de que la Comisión detecte importantes efectos negativos en los puertos de la Unión, presentará propuestas legislativas al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar el presente Reglamento. En particular, la Comisión analizará el impacto del presente Reglamento en las regiones ultraperiféricas y las islas y, en su caso, propondrá modificaciones al ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra h

Texto de la Comisión	*Enmienda*
h) «fuentes de energía sustitutorias»: la energía ***eólica o solar*** renovable generada a bordo o la electricidad procedente del suministro de electricidad en puerto;	h) «fuentes de energía sustitutorias»: la energía renovable generada a bordo o la electricidad procedente del suministro de electricidad en puerto;

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	h bis) «propulsión eólica» o «propulsión de asistencia con energía eólica»: técnica de propulsión que contribuye de forma primaria o auxiliar a la propulsión de cualquier tipo de buque haciendo uso de la energía del viento, capturada cuando el buque está navegando;

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra i

Texto de la Comisión	*Enmienda*
i) «puerto de escala»: un puerto de ***escala tal como se define*** en el ***artículo 3***, ***letra b)***, del ***Reglamento (UE) 2015/757***;	i) «puerto de escala»: un puerto ***en el que un buque se detiene para cargar o descargar una parte sustancial*** de ***sus mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; y, 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 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 o que sean requeridas por actividades de búsqueda y salvamento, y las paradas de buques portacontenedores en un puerto vecino de transbordo de contenedores;***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra m

Texto de la Comisión	*Enmienda*
m) «buque atracado»: ***cualquier buque atracado tal como se define en el artículo 3, letra n), del Reglamento (UE) 2015/757***;	m) «buque atracado»: ***buque firmemente amarrado en el muelle de un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro mientras esté cargando, descargando, embarcando o desembarcando pasajeros o en estacionamiento (hotelling), incluso cuando no efectúe operaciones de carga o de pasaje***;

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra n

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

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra q bis (nueva)

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra q ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	q ter) «navegación en condiciones de hielo»: la navegación de un buque de clase de hielo en una zona marítima situada en el borde del hielo;

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra q quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	q quater) «borde del hielo»: el límite en cualquier momento dado entre el mar abierto y el hielo marino de cualquier tipo, sea fijo o a la deriva;

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 — párrafo 1 — letra r

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

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 2 — guion 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
— el –***13 %*** a partir del 1 de enero de 2035;	— El –***20 %*** a partir del 1 de enero de 2035;

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 2 — guion 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
— el –***26 %*** a partir del 1 de enero de 2040;	— El –***38 %*** a partir del 1 de enero de 2040;

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 2 — guion 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
— El –***59 %*** a partir del 1 de enero de 2045;	— El –***64 %*** a partir del 1 de enero de 2045;

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 2 — guion 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
— El –***75 %*** a partir del 1 de enero de 2050.	— El –***80 %*** a partir del 1 de enero de 2050;

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 2 — párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
[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, determinada sobre la base de los datos monitorizados y notificados en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 y utilizando la metodología y los valores por defecto establecidos en el anexo I de dicho Reglamento.]	[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 ***de la Unión*** en 2020, determinada sobre la base de los datos monitorizados y notificados en el marco del Reglamento (UE) 2015/757 y utilizando la metodología y los valores por defecto establecidos en el anexo I de dicho Reglamento.]

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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 invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología especificada en el anexo I.	3. La intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por un buque se calculará como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía con arreglo a la metodología especificada en el anexo I. ***En el caso de los buques de las clases de hielo, deberá aplicarse un factor de corrección destinado a deducir el mayor consumo de combustible asociado a la navegación en hielo.***

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Los valores por defecto establecidos en el anexo II del presente Reglamento servirán de base para el cálculo de factores de emisión. Cuando existan valores reales verificados mediante certificación o mediciones directas de las emisiones, podrán utilizarse en su lugar dichos valores reales.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo II con el fin de incluir los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» relacionados con cualquier fuente de energía nueva ***o*** para adaptar los factores de emisión existentes a fin de garantizar la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la Unión en el ámbito de la energía.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se modifique el anexo II con el fin de incluir los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» relacionados con cualquier fuente de energía nueva, para adaptar los factores de emisión existentes a fin de garantizar la coherencia con futuras normas internacionales o con la legislación de la Unión en el ámbito de la energía***, y para garantizar que sean lo más representativos posible de las emisiones reales a lo largo de todas las fases del ciclo de vida del combustible, de conformidad con los mejores conocimientos técnicos y científicos disponibles***.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 — apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis. Se organizarán consultas entre organismos gestores de los puertos, operadores de terminales, armadores, operadores de buques, proveedores de combustible y otras partes interesadas pertinentes, a fin de garantizar la cooperación en relación con la oferta de combustible alternativo prevista e implantada en puertos concretos, así como con respecto a la demanda prevista de los buques que hacen escala en dichos puertos.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 4 bis
	Uso de carburantes renovables de origen no biológico
	1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias, recurriendo en su caso al mecanismo de intercambio de créditos establecido en la Directiva XXXX [Directiva sobre fuentes de energía renovables], para garantizar la disponibilidad de carburantes renovables de origen no biológico en los puertos de su territorio.
	2. Del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2034, se utilizará un multiplicador de «2» en el denominador de la ecuación (1) del anexo I para el cálculo de la intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo, a fin de recompensar a las empresas por el uso de combustibles renovables de origen no biológico.
	3. A partir del 1 de enero de 2030, al menos el 2 % de la energía media anual utilizada a bordo de un buque se satisfará con combustibles renovables de origen no biológico que cumplan lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, letra b).
	4. Hasta el 31 de diciembre de 2034, el apartado 3 no se aplicará a las empresas y sus filiales que exploten tres o menos buques incluidos en el ámbito de aplicación establecido en el artículo 2, apartado 1.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	5. A más tardar en 2028, la Comisión evaluará la obligación establecida en el apartado 3 con el fin de ajustarla si:
	— existen serios motivos de preocupación en cuanto a la capacidad de producción, la disponibilidad o el precio de los combustibles renovables de origen no biológico, o
	— se produce una reducción sustancial de los costes y hay una disponibilidad geográfica completa de combustibles renovables de origen no biológico y es necesario aumentar el nivel de las subcuotas para cumplir los objetivos climáticos de la Unión.
	6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 a fin de establecer los criterios para esta evaluación, y para adaptar las obligaciones establecidas en el artículo 4 bis, apartado 3, y en el anexo V si ello se considera necesario conforme a la evaluación realizada con arreglo al apartado 5.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	1. A partir del 1 de enero de 2030, todo buque atracado en un puerto de escala ***cubierto por el artículo 9 del Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre*** la ***infraestructura para los combustibles alternativos)*** se conectará al suministro de electricidad en puerto y lo utilizará para todas las necesidades de ***electricidad*** mientras esté atracado. ***En el caso de que un puerto que no sea de la RTE-T haya instalado voluntariamente el suministro de electricidad en puerto, los buques que hagan escala en ese puerto y dispongan de equipos compatibles instalados a bordo para el suministro de electricidad en puerto deberán conectarse a dicho sistema de suministro cuando se encuentre disponible en el punto de atraque visitado.***

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 3 — letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) que utilicen tecnologías de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III;	b) que utilicen tecnologías de emisión cero, tal como se especifica en el anexo III***, siempre que logren constantemente emisiones equivalentes a las reducciones de las emisiones que se lograrían utilizando el suministro de electricidad en puerto***;

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 3 — letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto debido a la falta de disponibilidad de puntos de conexión en un puerto;	d) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto debido a la falta de disponibilidad de puntos de conexión en un puerto***, también por la ausencia (temporal) de capacidad de la red, en particular durante los picos (estacionales) de demanda de electricidad por parte de los buques atracados***;

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 3 — letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) que no puedan conectarse al suministro de electricidad en puerto porque la instalación del puerto no sea compatible con el equipo de electricidad en puerto instalado a bordo;	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***, siempre que la instalación para la conexión a tierra a bordo del buque esté certificada con arreglo a las normas especificadas en el anexo II del Reglamento XXXX-XXX (Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos) para los sistemas de conexión a tierra de los buques de navegación marítima***;

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Los operadores de buques informarán con antelación a los puertos en los que hagan escala de su intención de conectarse al suministro de electricidad en puerto o de su intención de utilizar una tecnología de emisión cero tal como se define en el anexo III del presente Reglamento. Los operadores de buques indicarán también, cuando proceda, la cantidad de energía que prevén necesitar durante esa escala e informarán sobre el equipo de alimentación disponible a bordo.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 4

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

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	5. El organismo gestor del puerto de escala ***o, cuando corresponda, el operador del terminal o la autoridad competente,*** 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.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 6

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

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 — apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	7 bis. Se organizarán consultas entre organismos gestores de los puertos, operadores de terminales, armadores, operadores de buques, proveedores de electricidad en puerto, gestores de redes y otras partes interesadas pertinentes, a fin de garantizar la cooperación en relación con la oferta de electricidad en puerto prevista e implantada en puertos concretos, así como con respecto a la demanda prevista de los buques que hacen escala en dichos puertos.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 — apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluyendo hipótesis, referencias, factores de emisión y datos de actividad, ***así como cualquier otra información exigida para cumplir con el presente Reglamento,*** 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.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 — apartado 3 — letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) una descripción de la fuente o fuentes de energía que se pretende utilizar a bordo durante la navegación y en el punto de atraque para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 4 y 5;	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***, así como en los anexos I y III, respectivamente***;

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 — apartado 3 — letra k

Texto de la Comisión	*Enmienda*
k) una descripción del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan;	k) una descripción del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan ***o para determinar errores en los datos y corregirlos***;

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 — apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Si la energía adicional requerida debido a la clase de hielo del buque ha de excluirse del cálculo del consumo de energía a bordo, el plan de seguimiento también incluirá:
	a) información sobre la clase de hielo del buque;
	b) una descripción del procedimiento de seguimiento de la distancia recorrida durante todo el viaje; y
	c) en navegación en condiciones de hielo, la fecha y la hora en que se navegó en tales condiciones, el consumo de combustible y la energía suministrada por fuentes de energía sustitutivas o una tecnología de emisión cero según se especifica en el anexo III para la navegación en condiciones de hielo.

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque refleja sus naturaleza y funcionamiento y si pueden mejorarse algunos de los datos que figuran en él.	1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque refleja sus naturaleza y funcionamiento y si pueden mejorarse***, corregirse o actualizarse*** algunos de los datos que figuran en él.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 — apartado 2 — parte introductoria

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

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 — apartado 2 — letra e bis (nueva)

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

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 — apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	2. Las empresas facilitarán datos exactos***, completos*** 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.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 — apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Las empresas tendrán derecho a ***desviarse*** de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco», siempre que los valores reales se certifiquen mediante ***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.	3. Las empresas tendrán derecho a ***apartarse*** de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco», siempre que los valores reales se certifiquen mediante mediciones directas de las emisiones ***con arreglo a los sistemas de certificación y verificación establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 y la Directiva (UE) XXXX/XXXX (Directiva sobre el gas)***. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas sobre la realización de mediciones directas de las emisiones.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 9 bis
	Certificación de otros carburantes
	1. Las empresas tendrán derecho a apartarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «de la extracción al depósito de combustible» de todos los demás carburantes, siempre que los valores reales se determinen mediante certificación o mediciones directas de las emisiones.
	2. Las empresas tendrán derecho a apartarse de los valores por defecto establecidos para los factores de emisión «del depósito de combustible al consumo en el barco» de todos los demás carburantes, siempre que los valores reales se certifiquen mediante mediciones directas de las emisiones.
	3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas sobre la certificación de las emisiones reales «de la extracción al depósito de combustible» y sobre la realización de mediciones directas de las emisiones.

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 — apartado 1

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

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 — apartado 3

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

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 — apartado 2 — letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) el uso del suministro de electricidad en puerto o la presencia de excepciones certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5.	d) el uso del suministro de electricidad en puerto o la presencia de excepciones ***enumeradas en el artículo 5, apartado 3,*** certificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5.

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 — apartado 3 — letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) los registros pertinentes del buque son exhaustivos y coherentes.	d) los registros pertinentes del buque son exhaustivos***, transparentes*** y coherentes.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 — apartado 1

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los verificadores estarán acreditados para las actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008.	1. Los verificadores estarán acreditados para las actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008. ***El organismo nacional de acreditación notificará periódicamente a la Comisión la lista de verificadores acreditados, junto con todos los datos de contacto pertinentes.***

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 — apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Los organismos nacionales de acreditación se asegurarán de que el verificador:
	a) tiene conocimientos sobre el transporte marítimo;
	b) dispone en todo momento de una dotación de personal técnico y de apoyo de una magnitud adecuada a la cantidad de buques que verifique;
	c) es capaz de asignar a cada lugar de trabajo, cuando sea necesario, los medios y el personal adecuados para las tareas que vayan a llevarse a cabo de acuerdo con las diversas tareas enumeradas en el capítulo V del presente Reglamento.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 — apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter. A fin de excluir posibles conflictos de intereses, los ingresos del verificador no dependerán sustancialmente de una única empresa.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 — apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 26, con objeto de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios 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.	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 ***y de otras normas para garantizar su independencia e imparcialidad***. Los métodos especificados en dichos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en los artículos 10 y 11 y en las normas pertinentes aceptadas internacionalmente.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 — apartado 1 — letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar;	c) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar***, incluida la cantidad de electricidad abastecida en el punto de atraque con fines de navegación***;

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 — apartado 1 — letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» para cada tipo de combustible consumido en el punto de atraque y en el mar, desglosados por emisiones «de la extracción al depósito de combustible», «del depósito de combustible al consumo en el barco» y emisiones fugitivas, que cubran todos los gases de efecto invernadero pertinentes;	d) los factores de emisión «de la extracción al consumo en el barco» para cada tipo de combustible***, incluida la electricidad abastecida del suministro de electricidad en puerto,*** consumido en el punto de atraque y en el mar, desglosados por emisiones «de la extracción al depósito de combustible», «del depósito de combustible al consumo en el barco» y emisiones fugitivas, que cubran todos los gases de efecto invernadero pertinentes;

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 — apartado 1 — letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar.	e) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria en el punto de atraque y en el mar***, incluidos combustibles, electricidad y energía eólica y solar***.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 — apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Si la energía adicional requerida debido a la clase de hielo del buque ha de excluirse del consumo de energía a bordo, el plan de seguimiento también incluirá:
	a) la clase de hielo del buque,
	b) la fecha y la hora en las que se navega en condiciones de hielo,
	c) la cantidad de cada tipo de combustible que se consume al navegar en condiciones de hielo,
	d) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria que se consume al navegar en condiciones de hielo,
	e) la distancia recorrida navegando en condiciones de hielo,
	f) la distancia recorrida durante el viaje,
	g) la cantidad de cada tipo de combustible consumido en el mar, y
	h) la cantidad de cada tipo de fuente de energía sustitutoria consumida en el mar.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 — apartado 2

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

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 — apartado 2 — letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) recopilará la información proporcionada conforme al artículo 14, apartado 3, y la transmitirá a la autoridad competente del Estado miembro.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 — apartado 2 — letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) calculará el importe de las sanciones a que se refieren el artículo 20, apartados 1 y 2.	***suprimida***

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 — apartado 3 bis (nuevo)

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

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 — apartado 4 bis (nuevo)

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica sobre la conformidad para supervisar el cumplimiento de los artículos 4 y 5, y velará por su funcionamiento. La base de datos sobre la conformidad se utilizará para llevar un registro del balance de la conformidad de los buques y del uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18. Podrán acceder a ella las empresas, los verificadores, las autoridades competentes y la Comisión.	1. La Comisión elaborará y actualizará una base de datos electrónica sobre la conformidad***, integrada con el sistema Thetis-SNV establecido en el marco del Reglamento (UE) 2015/757,*** para supervisar el cumplimiento de los artículos 4 y 5, y velará por su funcionamiento. La base de datos sobre la conformidad se utilizará para llevar un registro del balance de la conformidad de los buques***, del uso de las exenciones establecidas en el artículo 5, apartado 3,*** y del uso de los mecanismos de flexibilidad establecidos en los artículos 17 y 18***, así como de las sanciones aplicadas en virtud del artículo 20***. Podrán acceder a ella las empresas, los verificadores, las autoridades competentes y la Comisión.

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 — apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Se permitirá a las empresas acumular los balances de la conformidad excedentarios de los buques que no estén sujetos al presente Reglamento propulsados exclusivamente con energía renovable, como la eólica o la solar, siempre que estos buques no se utilicen únicamente con fines de ocio.

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 — apartado 3

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

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. En caso de que el buque tenga un balance de la conformidad excedentario para el período de notificación, la empresa podrá acumularlo en el mismo balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación. La empresa registrará la acumulación del balance de la conformidad excedentario en el período de notificación siguiente en la base de datos sobre la conformidad, previa aprobación de su verificador. La empresa ya no podrá acumular el balance de la conformidad excedentario una vez expedido el certificado de conformidad FuelEU.	1. ***Sobre la base de la información a que se refiere el artículo 15, apartado 2,*** en caso de que el buque tenga un balance de la conformidad excedentario para el período de notificación ***en relación con su intensidad de gases de efecto invernadero o su cuota de carburantes renovables de origen no biológico a que se refieren los artículos 4, apartado 2, y 4 bis, apartado 3, respectivamente***, la empresa podrá acumularlo en el mismo balance de la conformidad del buque para el siguiente período de notificación. La empresa registrará la acumulación del balance de la conformidad excedentario en el período de notificación siguiente en la base de datos sobre la conformidad, previa aprobación de su verificador. La empresa ya no podrá acumular el balance de la conformidad excedentario una vez expedido el certificado de conformidad FuelEU. ***El balance de la conformidad excedentario no utilizado para el siguiente período de notificación tendrá una validez de tres años.***

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los balances de la conformidad de dos o más buques, verificados por el mismo verificador, podrán acumularse a efectos del cumplimiento de los requisitos 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.	1. Los balances de la conformidad ***relativos a la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero o a la cuota de carburantes renovables de origen no biológico a que se refieren el artículo 4, apartado 2, y el artículo 4 bis, apartado 3, respectivamente.*** de dos o más buques, verificados por el mismo verificador, podrán acumularse a efectos del cumplimiento de los requisitos del artículo 4 ***y el artículo 4 bis***. El balance de la conformidad de un buque no podrá incluirse en más de una acumulación en el mismo período de notificación.

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	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 ***correctora***. ***La autoridad competente del Estado miembro, sobre la base de la información facilitada por*** el verificador, calculará el importe de la sanción sobre la base de ***las fórmulas especificadas*** en el anexo V***, en relación con la intensidad de gases de efecto invernadero y, si procede, con la cuota de carburantes renovables de origen no biológico a que se refieren los artículos 4, apartado 2, y 4 bis, apartado 3, respectivamente***.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 –apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	2. La empresa pagará una sanción por cada escala portuaria no conforme. ***La autoridad competente del Estado miembro, sobre la base de la información facilitada por*** el verificador, calculará el importe de la sanción multiplicando el importe de 250 EUR ***en precios de 2022*** por los megavatios de potencia instalada a bordo y por el número de horas completadas en el punto de atraque. ***A los efectos de este cálculo, se considerará que el tiempo necesario para conectarse al suministro de electricidad en puerto es de dos horas, y esa cantidad de tiempo se restará por defecto del cálculo del número de horas completadas en el punto de atraque para tener en cuenta el tiempo necesario para conectarse al suministro de electricidad en puerto.***

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 — apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. El Estado responsable de la gestión respecto de una empresa velará por que, para todos los buques que tengan un balance de la conformidad deficitario a 1 de junio del año de notificación, tras una posible validación por parte de su autoridad competente, la empresa abone, a más tardar el 30 de junio del año de notificación, un importe equivalente a la sanción resultante de la aplicación de las fórmulas especificadas en el anexo V, parte B.

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 — apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 ter. Cuando la empresa celebre un contrato con un operador comercial en el que se especifique que este operador es responsable de la adquisición del combustible y la explotación del buque, la empresa y dicho operador estipularán, mediante un acuerdo contractual, que este último será responsable del pago de los costes derivados de las sanciones a que se refiere el presente artículo. A efectos del presente apartado, la responsabilidad de la explotación del buque implicará la determinación de la carga transportada, el itinerario, el trayecto y la velocidad de la embarcación.

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 — apartado 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 quater. Cuando la empresa o el operador comercial celebren un contrato con un proveedor de combustible que haga a este último responsable del suministro de combustibles específicos, dicho contrato incluirá disposiciones que establezcan la responsabilidad del proveedor de combustible de indemnizar a la empresa o al operador comercial por el pago de las sanciones a que se refiere el presente artículo, en caso de que los combustibles no se hayan entregado con arreglo a las condiciones acordadas. A efectos del presente apartado, los combustibles suministrados en virtud de los contratos mencionados deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, letra b).

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 — apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 para modificar el anexo V a fin de adaptar la fórmula a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y modificar el importe de la sanción fija establecida en el apartado 2 del presente artículo, ***teniendo en cuenta*** la evolución del coste de la energía.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 para modificar el anexo V a fin de adaptar la fórmula a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y modificar el importe de la sanción fija establecida en el apartado 2 del presente artículo, ***tan pronto como*** la evolución del coste de la energía ***menoscabe el efecto disuasorio de las sanciones vigentes. Por lo que respecta a la fórmula mencionada en el apartado 1 del presente artículo, la sanción resultante deberá ser superior a la cantidad y el coste de los combustibles renovables e hipocarbónicos que los buques deberían haber utilizado para cumplir los requisitos del presente Reglamento.***

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento

Artículo 21 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán al apoyo de proyectos comunes destinados a la rápida implantación de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo. Los proyectos financiados con cargo a los fondos recaudados mediante las sanciones estimularán la producción de mayores cantidades de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el sector marítimo, facilitarán la construcción de instalaciones adecuadas de suministro de combustible o puertos de conexión eléctrica en las instalaciones portuarias, y apoyarán el desarrollo, ensayo e implantación de las tecnologías europeas más innovadoras en la flota para lograr reducciones significativas de las emisiones.	1. Las sanciones a que se refiere el artículo 20, apartados 1 y 2, se asignarán al apoyo de proyectos comunes destinados a la rápida implantación de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo. Los proyectos financiados con cargo a los fondos recaudados mediante las sanciones estimularán la producción de mayores cantidades de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el sector marítimo, facilitarán la construcción de instalaciones adecuadas de suministro de combustible o puertos de conexión eléctrica en las instalaciones portuarias ***o la adaptación de superestructuras en caso necesario***, y apoyarán el desarrollo, ensayo e implantación de las tecnologías europeas más innovadoras en la flota para lograr reducciones significativas de las emisiones.

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento

Artículo 21 — apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el apartado 1 se asignarán al ***fondo de innovación*** a que se refiere el artículo ***10 bis, apartado 8,*** de la Directiva 2003/87/CE. Estos ingresos constituirán ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, y se ejecutarán de conformidad con las normas aplicables al fondo de innovación.	2. Los ingresos generados por las sanciones a las que se refiere el apartado 1 se asignarán al ***Fondo de los Océanos*** a que se refiere el artículo ***3 octies bis ter*** de la Directiva 2003/87/CE***. Estos ingresos se destinarán al sector marítimo y contribuirán a su descarbonización***. 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 los Océanos***.

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento

Artículo 24 — apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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 FuelEU con arreglo al artículo 19, apartado 1.	1. Las empresas tendrán derecho a solicitar una revisión de los cálculos y las medidas que les dirija ***la autoridad competente del Estado miembro o*** el verificador en virtud del presente Reglamento, incluida la negativa a expedir un certificado de conformidad de FuelEU con arreglo al artículo 19, apartado 1.

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 — apartado 2

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

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 — apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado ***4, el artículo 4 bis, apartado 6,*** el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3, ***el artículo 9 bis, apartado 3, el artículo*** 13, apartado 3, el artículo 20, apartado 4, y el artículo 21, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Enmienda 136

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 — apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado ***4, el artículo 4 bis, apartado 6***, el artículo 5, apartado 4, el artículo 9, apartado 3***, el artículo 9 bis, 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.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 137

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado –1 (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	–1. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión elaborará un informe sobre el impacto social del presente Reglamento. Dicho informe incluirá una proyección del impacto del presente Reglamento en las necesidades de empleo y formación hasta 2030 y hasta 2050.

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo***, a más tardar el 1 de enero de 2030***, de los resultados de una evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento y la evolución de las tecnologías y el mercado de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo y su impacto en el sector marítimo de la Unión. La Comisión estudiará posibles modificaciones de:	1. ***A más tardar el 1 de enero de 2027 y cada cinco años en lo sucesivo,*** la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los resultados de una evaluación sobre el funcionamiento del presente Reglamento y la evolución de las tecnologías y el mercado de los combustibles renovables y los hipocarbónicos en el transporte marítimo y su impacto en el sector marítimo de la Unión. ***Dicho informe prestará especial atención a la contribución del presente Reglamento a la consecución de los objetivos climáticos generales y sectoriales de la Unión, tal como se definen en la Ley Europea del Clima, y de los objetivos de la Unión en materia de energías renovables y eficiencia energética. En dicho informe se prestará especial atención a los efectos del presente Reglamento en el funcionamiento del mercado único, la competitividad del sector marítimo, las tarifas del transporte de mercancías y la magnitud de las fugas de carbono y de empresas. Al mismo tiempo, la Comisión evaluará también el impacto del presente Reglamento en la reducción de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, así como en el desarrollo de los flujos comerciales mundiales y regionales.*** La Comisión estudiará posibles modificaciones de:

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) el ámbito de aplicación del presente Reglamento en lo que se refiere a:
	— la reducción del umbral de arqueo bruto al que se refiere el artículo 2, apartado 1, a 400 toneladas;
	— aumentar la proporción de energía utilizada por buques en desplazamientos con origen y destino en terceros países a que se refiere el artículo 2, letra c);

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — letra a ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a ter) los valores por defecto previstos en el anexo II, sobre la base de los conocimientos y pruebas científicos más precisos disponibles;

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — letra a quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a quater) la lista de contaminantes cubiertos por el presente Reglamento, en particular la posibilidad de incluir las emisiones de carbono negro;

Enmienda 142

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — letra b

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

Enmienda 143

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 — letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) la metodología especificada en el anexo I.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 144

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Con el fin de garantizar un enfoque basado en objetivos y tecnológicamente neutro, el presente Reglamento debe revisarse y, en caso necesario, modificarse a medida que maduren tecnológica y económicamente tecnologías nuevas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, como la captura de carbono a bordo, nuevos combustibles renovables e hipocarbónicos y nuevos métodos de propulsión, como la propulsión eólica. La Comisión evaluará continuamente la madurez de las diferentes tecnologías de reducción de gases de efecto invernadero y presentará una primera revisión al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 1 de enero de 2027.

Enmienda 145

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter. La Comisión debe controlar constantemente la cantidad de combustibles alternativos puestos a la disposición de las empresas navieras en la Unión y comunicará los resultados al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 1 de enero de 2027 y cada cinco años hasta 2050. Si el suministro de dichos combustibles no satisface la demanda de las empresas navieras necesaria para cumplir las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, la Comisión debe proponer medidas para garantizar que los proveedores de combustible marítimo de la Unión pongan a disposición de las empresas navieras que hagan escala en puertos de la Unión volúmenes adecuados de combustibles alternativos.

Enmienda 146

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quater. La Comisión propondrá enmiendas al presente Reglamento en caso de que la Organización Marítima Internacional adopte límites de ámbito mundial de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de un nivel equivalente al presente Reglamento, con el fin de garantizar la plena armonización con el acuerdo internacional.

Enmienda 147

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quinquies. A más tardar el 1 de enero de 2027, y posteriormente cada cinco años hasta 2050, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los resultados de una evaluación exhaustiva del impacto macroeconómico agregado del paquete legislativo «Objetivo 55» ([1 bis]). Dicho informe hará especial hincapié en los efectos en la competitividad, la creación de empleo, las tarifas de transporte de mercancías, el poder adquisitivo de las familias y la magnitud de las fugas de carbono en la Unión.
	([1 bis]) Comunicación de la Comisión (COM(2021)0550), de 14 de julio de 2021.

Enmienda 148

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 — apartado 1 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 sexies. La Comisión considerará posibles enmiendas al presente Reglamento con el objetivo de alcanzar la simplificación normativa. La Comisión y las autoridades competentes se adaptarán continuamente a los procedimientos administrativos que constituyan buenas prácticas, y adoptarán todas las medidas pertinentes para simplificar la ejecución del presente Reglamento, manteniendo así en un mínimo las cargas administrativas sobre los armadores, los operadores de buques, los puertos y los verificadores.

Enmienda 149

Propuesta de Reglamento

Artículo 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 28 bis
	Reducción normativa compensatoria
	De acuerdo con su Comunicación sobre el principio de compensación de cargas administrativas, la Comisión debe presentar, a más tardar el 1 de enero de 2024, propuestas que compensen las cargas normativas introducidas por el presente Reglamento, por medio de la modificación o la derogación de disposiciones de otros actos legislativos de la Unión que generen cargas normativas para el sector marítimo.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 150

Propuesta de Reglamento

Anexo I — ecuación 1

Texto de la Comisión

Índice de intensidad de GEI	WtT	TtW
Intensidad de GEI $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Enmienda

Índice de intensidad de GEI	WtT	TtW
Intensidad de GEI $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Enmienda 151

Propuesta de Reglamento

Anexo I — cuadro 1 — fila 6 bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

N combustible	***Número de combustibles suministrados al buque en el período de referencia.***

Enmienda 152

Propuesta de Reglamento

Anexo I — cuadro 1 — fila 12 bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

MULT$_i$	***Multiplicador aplicado al carburante renovable de origen no biológico***

Enmienda 153

Propuesta de Reglamento

Anexo I — cuadro 1 — fila 19 bis (nueva)

	Texto de la Comisión	*Enmienda*
		Masa ajustada del combustible i específico oxidado en el consumidor j [gCombustible] debida a la navegación en condiciones de hielo en el caso de un buque de la clase de hielo IC, IB, IA o IA Super, u otra equivalente ([1 bis]), y debida a las propiedades técnicas de un buque de la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente. La masa ajustada $M_{i, j\ A}$ se utiliza en la ecuación (1) en lugar de la masa $M_{i, j}$ cuando corresponda.
$M_{i, j\ A}$		***([1 bis]) Para obtener más información sobre la correspondencia entre las clases de hielo, véase la Recomendación 25/7 de HELCOM en http://www.helcom.fi.***

Enmienda 154

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 4 — parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En el caso de los combustibles fósiles, se utilizarán los valores por defecto del anexo II.	En el caso de los combustibles fósiles, se utilizarán los valores por defecto del anexo II ***a menos que se puedan aportar los valores reales por medio de certificación o de mediciones directas de las emisiones***.

Enmienda 155

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 4 — frase 1 — parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A efectos del presente Reglamento, el término $\Sigma Ek\ x\ CO_{2eq\ electricity}$ en el numerador de la ecuación (1) se fijará en cero.	A efectos del presente Reglamento, el término $\Sigma Ek\ x\ CO_{2eq\ electricity}$ en el numerador de la ecuación (1) se fijará en cero.
	El término MULT en el denominador de la ecuación (1) se fijará en el valor del multiplicador para los volúmenes de carburantes renovables de origen no biológico a que se refiere el artículo 4 bis, apartado 2, de conformidad con el artículo 9, apartado 1 ter. Para todos los demás combustibles, el multiplicador se fijará en uno.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 156

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 5

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

Enmienda 157

Propuesta de Reglamento

Anexo I — párrafo 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
De conformidad con el plan de cumplimiento a que se refiere el artículo 6 y previa evaluación del verificador, podrán utilizarse otros métodos, como la medición directa de CO_{2eq} ***o los ensayos de laboratorio***, si mejoran la precisión global del cálculo.	De conformidad con el plan de cumplimiento a que se refiere el artículo 6 y previa evaluación del verificador, podrán utilizarse otros métodos, como la medición directa de CO_{2eq}, si mejoran la precisión global del cálculo.

Enmienda 158

Propuesta de Reglamento

Anexo I — cuadro

Texto de la Comisión

Clase de combustible	WtT	TtW
Fósil	Los valores por defecto se utilizarán como se indica en el cuadro 1 del presente Reglamento.	Los factores de carbono de CO_2 del Reglamento (UE) 2015/757 se utilizarán para los combustibles para los que se proporciona dicho factor. Para todos los demás factores de emisión, pueden utilizarse valores por defecto como se indica en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien Valores certificados mediante ***ensayos de laboratorio*** o mediciones directas de las emisiones.

Clase de combustible	WtT	TtW
Combustibles renovables sostenibles (biolíquidos, biogases, electrocombustibles)	Los valores de CO_{2eq} previstos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (sin combustión) pueden utilizarse para todos los combustibles cuyos procesos de producción estén incluidos en dicha Directiva, o bien puede utilizarse un sistema de certificación aprobado conforme a la mencionada Directiva	En cuanto a los factores de emisión, pueden utilizarse los valores por defecto que figuran en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien valores certificados mediante ***ensayos de laboratorio o*** mediciones directas de las emisiones.
Otros (incluida la electricidad)	Los valores de CO_{2eq} previstos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (sin combustión) pueden utilizarse para todos los combustibles cuyos procesos de producción estén incluidos en dicha Directiva, o bien puede utilizarse un sistema de certificación aprobado conforme a la mencionada Directiva	En cuanto a los factores de emisión, pueden utilizarse los valores por defecto que figuran en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien valores certificados mediante ***ensayos de laboratorio o*** mediciones directas de las emisiones.

Enmienda

Clase de combustible	WtT	TtW
Fósil	Los valores por defecto se utilizarán como se indica en el cuadro 1 del presente Reglamento ***a menos que se puedan aportar los valores reales por medio de certificación o de mediciones directas de las emisiones***.	Los factores de carbono de CO_2 del Reglamento (UE) 2015/757 se utilizarán para los combustibles para los que se proporciona dicho factor. Para todos los demás factores de emisión, pueden utilizarse valores por defecto como se indica en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien valores certificados mediante mediciones directas de las emisiones.
Combustibles renovables sostenibles (biolíquidos, biogases, electrocombustibles)	Los valores de CO_{2eq} previstos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (sin combustión) pueden utilizarse para todos los combustibles cuyos procesos de producción estén incluidos en dicha Directiva, o bien puede utilizarse un sistema de certificación aprobado conforme a la mencionada Directiva ***o mediciones directas de las emisiones***	En cuanto a los factores de emisión, pueden utilizarse los valores por defecto que figuran en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien valores certificados mediante mediciones directas de las emisiones.

Miércoles 19 de octubre de 2022

Clase de combustible	WtT	TtW
Otros (incluida la electricidad)	Los valores de CO_{2eq} previstos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables (sin combustión) pueden utilizarse para todos los combustibles cuyos procesos de producción estén incluidos en dicha Directiva, o bien puede utilizarse un sistema de certificación aprobado conforme a la mencionada Directiva ***o mediciones directas de las emisiones***	En cuanto a los factores de emisión, pueden utilizarse los valores por defecto que figuran en el cuadro 1 del presente Reglamento, o bien valores certificados mediante mediciones directas de las emisiones.

Enmienda 159

Propuesta de Reglamento

Anexo II — párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los factores de emisión de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en el anexo 5, parte C, de la Directiva (UE) 2018/2001.	Los factores de emisión de los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado se determinarán con arreglo a las metodologías establecidas en el anexo 5, parte C, de la Directiva (UE) 2018/2001. ***Los factores de emisión para cualquier tipo de combustible pueden determinarse alternativamente a partir de valores reales certificados o de valores determinados con mediciones directas de las emisiones.***

Enmienda 160

Propuesta de Reglamento

Anexo II — cuadro

Texto de la Comisión

Bio-GNL Principales productos / residuos / mezcla de materias primas	0,05	Ref. a la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (velocidad media de combustible dual)	2,755 MEPC245 (66) Reglamento (UE) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			GNL Otto (combustible dual de baja velocidad)				1,7
			GNL diésel (combustibles duales)				0,2
			Motores de gas LBSI				N/D

Enmienda

Bio-GNL Principales productos / residuos / mezcla de materias primas	0,05	Ref. a la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (velocidad media de combustible dual)	2,755 MEPC245 (66) Reglamento (UE) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			GNL Otto (combustible dual de baja velocidad)				1,7
			GNL diésel (combustibles duales)				0,2
			Motores de gas LBSI				N/D

Enmienda 161

Propuesta de Reglamento

Anexo II — párrafo 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La columna 4 contiene los valores de las emisiones de CO_{2eq} en [gCO_{2eq}/MJ]. En el caso de los combustibles fósiles, ***solo*** se utilizarán los valores por defecto del cuadro. Para todos los demás combustibles (excepto los indicados expresamente), los valores se calcularán utilizando la metodología o los valores por defecto de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001 deducidos de las emisiones de combustión teniendo en cuenta la oxidación total del combustible ([33]).	La columna 4 contiene los valores de las emisiones de CO_{2eq} en [gCO_{2eq}/MJ]. En el caso de los combustibles fósiles, se utilizarán los valores por defecto del cuadro ***a menos que se puedan aportar los valores reales por medio de certificación o de mediciones directas de las emisiones***. Para todos los demás combustibles (excepto los indicados expresamente), los valores se calcularán utilizando la metodología o los valores por defecto de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001 deducidos de las emisiones de combustión teniendo en cuenta la oxidación total del combustible ([33]).

([33]) Se hace referencia a la Directiva (UE) 2018/2001, Anexo V, parte C, apartado 1, letra a), al término e_u «emisiones procedentes del combustible durante su consumo».

([33]) Se hace referencia a la Directiva (UE) 2018/2001, Anexo V, parte C, apartado 1, letra a), al término e_u «emisiones procedentes del combustible durante su consumo».

Miércoles 19 de octubre de 2022

Enmienda 162

Propuesta de Reglamento

Anexo III — cuadro — fila 4 bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

Cualquier otra fuente de energía de emisión cero	***Cualquier tecnología que alcance una reducción de emisiones equivalente o superior a la que se alcanzaría utilizando suministro de electricidad en puerto.***

Enmienda 163

Propuesta de Reglamento

Anexo V

Texto de la Comisión

ANEXO V

FÓRMULAS PARA CALCULAR EL BALANCE DE LA CONFORMIDAD Y LA SANCIÓN establecidos en el artículo 20, apartado 1

Fórmula para calcular el balance de la conformidad del buque

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

Balance de la conformidad [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

siendo:

gCO_{2eq}	Gramos de equivalente de CO_2
$GHGIE_{target}$	Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque con arreglo al artículo 4, apartado 2, del presente Reglamento
$GHGIE_{actual}$	Media anual de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque, calculada para el período de notificación correspondiente

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

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

Sanción =	(Balance de la conformidad / $GHGIE_{actual}$) x factor de conversión de MJ a toneladas de FMBCA (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

Enmienda

ANEXO V

FÓRMULAS PARA CALCULAR EL BALANCE DE LA CONFORMIDAD Y LA SANCIÓN ***CORRECTORA*** establecidos en el artículo 20, apartado 1

A. Fórmula para calcular el balance de la conformidad del buque

a) Balance de la conformidad con respecto a la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero del buque, con respecto al artículo 4, apartado 2

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

Balance de la conformidad [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

siendo:

gCO_{2eq}	Gramos de equivalente de CO_2
$GHGIE_{target}$	Límite de intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque con arreglo al artículo 4, apartado 2, del presente Reglamento
$GHGIE_{actual}$	Media anual de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque, calculada para el período de notificación correspondiente

b) Balance de la conformidad con respecto a la cuota de carburantes renovables de origen no biológico, con respecto al artículo 4 bis, apartado 3

BC_carburantes renovables de origen no biológico [% combustibles renovables de origen no biológico] =	***(% RFNBO$_{quota}$ — % RFNBO$_{actual}$)***

donde:

CB_carburantes renovables de origen no biológico	***Balance de la conformidad con respecto a la cuota de combustibles renovables de origen no biológico, con respecto al artículo 4 bis, apartado 3***
% carburantes renovables de origen no biológico$_{quota}$	***Cuota de combustibles renovables de origen no biológico de la energía media anual utilizada a bordo de un buque con arreglo al artículo 4 bis, apartado 3, del presente Reglamento***
% carburantes renovables de origen no biológico$_{actual}$	***Porcentaje de la energía media anual utilizada a bordo notificada por un buque que se satisface realmente con carburantes renovables de origen no biológico que cumplen el artículo 9, apartado 1, letra b),***

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

a) Sanción correctora con respecto al balance de la conformidad respecto de la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero del buque, con respecto al artículo 4, apartado 2

Miércoles 19 de octubre de 2022

ANEXO V

FÓRMULAS PARA CALCULAR EL BALANCE DE LA CONFORMIDAD Y LA SANCIÓN ***CORRECTORA*** establecidos en el artículo 20, apartado 1

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

Sanción =	(Balance de la conformidad / $GHGIE_{actual}$) x factor de conversión de MJ a toneladas de FMBCA (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

b) Sanción correctora con respecto a la cuota de carburantes renovables de origen no biológico, con respecto al artículo 4 bis, apartado 3,

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

Sanción correctora (carburantes renovables de origen no biológico) =	***abs (BC_carburantes renovables de origen no biológico) x Dp x 3***

siendo:

Sanción correctora	***en EUR***
abs (BC_carburantes renovables de origen no biológico)	***Es el valor absoluto del balance de la conformidad para los carburantes renovables de origen no biológico***
Dp	***Diferencia de precio entre los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles fósiles compatibles con la instalación de buques***

Enmienda 164

Propuesta de Reglamento

Anexo V bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ANEXO V bis

CÁLCULO DE LA MASA DE COMBUSTIBLE AJUSTADA Y DE LA ENERGÍA ADICIONAL

En primer lugar, en este anexo se describe el modo de calcular la masa de combustible ajustada utilizando la energía adicional debida a las características técnicas de un buque de la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente ([1 bis]), y la energía adicional que utiliza un buque de la clase de hielo IC, IB, IA o IA Super, u otra equivalente, debido a la navegación en condiciones de hielo. En segundo lugar, se describe el modo de calcular las energías adicionales.

Masa ajustada [$M_{j\ A}$]

La masa de combustible ajustada [$M_{i\ A}$] se calcula en función de la energía adicional utilizada para navegar en condiciones de hielo y la energía adicional utilizada debido a las propiedades técnicas de un buque de una clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente. La empresa puede elegir a qué combustible i se asigna la energía adicional. El combustible i seleccionado debe ser uno de los combustibles que el buque haya consumido durante el período de notificación. La cantidad de energía correspondiente a la masa de combustible i consumido puede ser inferior a la cantidad de energía adicional.

La masa de combustible i ajustada [$M_{i\,A}$] se calcula de la siguiente forma

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}, \quad (Ax.1)$$

donde $M_{i\ total}$ es la masa de combustible i total, $M_{i\ adicional\ debida\ a\ la\ clase\ de\ hielo}$ es la masa de combustible debida al consumo de energía adicional de un buque de la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente, y $M_{i\ adicional\ debida\ a\ las\ condiciones\ de\ hielo}$ es la masa de combustible debida al consumo de energía adicional, debido a su vez a la navegación en condiciones de hielo.

La masa de combustible i que representa el consumo de energía adicional debido a las características técnicas de un buque de la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente, se calcula con

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \quad (Ax.2)$$

donde $E_{adicional\ debida\ a\ la\ clase\ de\ hielo}$ es el consumo de energía adicional debido a las características técnicas de un buque con la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente, y LCV_i es el valor calórico inferior del combustible i.

Del mismo modo, la masa de combustible debida al consumo de energía adicional, debido a su vez a la navegación en condiciones de hielo, se calcula mediante

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \quad (Ax.3)$$

donde $E_{adicional\ debida\ a\ las\ condiciones\ de\ hielo}$ es el consumo de energía adicional debido a la navegación en condiciones de hielo.

Energía adicional debida a la clase de hielo y a la navegación en condiciones de hielo

El consumo de energía adicional debido a las características técnicas de un buque de la clase de hielo IA o IA Super, u otra equivalente, se calcula de la siguiente forma

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad (Ax.4)$$

donde $E_{viajes,\ total}$ es la energía total consumida en todos los viajes y $E_{adicional\ debida\ a\ las\ condiciones\ de\ hielo}$ es el consumo de energía adicional debido a la navegación en condiciones de hielo.

La energía total consumida en todos los viajes se calcula mediante

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}, \quad (Ax.5)$$

donde $M_{i,\ viajes,\ total}$ es la masa de combustible i consumido en todos los viajes dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, LCV_i es el valor calórico inferior del combustible i y $E_{elect.,\ viajes,\ total}$ es la cantidad de electricidad suministrada al buque y consumida en todos los viajes.

La masa de combustible i $M_{i,\ viajes,\ total}$ consumido en todos los viajes dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento se calcula con

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.6)$$

donde $M_{i,\ viajes\ entre\ EM}$ es la masa agregada de combustible consumido durante todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, $M_{i,\ viajes\ desde\ EM}$ es la masa agregada de combustible consumido durante todos los viajes con origen en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y $M_{i,\ viajes\ a\ EM}$ es la masa de combustible consumido durante los viajes con destino a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. La cantidad de electricidad consumida que se ha administrado al buque $E_{elect.,\ viajes\ total}$ se puede calcular de la misma forma.

El consumo de energía adicional debido a la navegación en condiciones de hielo se calcula de la siguiente forma

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \quad (Ax.7)$$

donde $E_{viajes,\ aguas\ abiertas}$ es la energía consumida en los viajes en aguas abiertas y $E_{viajes,\ condiciones\ de\ hielo,\ ajustada}$ es la energía consumida ajustada en condiciones de hielo.

Miércoles 19 de octubre de 2022

La energía consumida en los viajes, que incluye la navegación solamente en aguas abiertas, se calcula de la siguiente forma

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \qquad (Ax.8)$$

donde $E_{viajes,\ condiciones\ de\ hielo}$ *es la energía consumida para navegar en condiciones de hielo, que se calcula de la siguiente forma*

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \qquad (Ax.9)$$

donde $M_{i,\ viajes,\ condiciones\ de\ hielo}$ *es la masa de combustible i consumido para navegar en condiciones de hielo y* $E_{elect.,\ viajes,\ total}$ *es la cantidad de electricidad suministrada al buque y consumida durante la navegación en condiciones de hielo.*

La masa de combustible i consumido para navegar en condiciones de hielo se define de la siguiente forma

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \qquad (Ax.10)$$

donde $M_{i,\ viajes\ entre\ EM,\ cond.\ hielo}$ *es la masa agregada de combustible consumido por un buque con clase de hielo al navegar en condiciones de hielo entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro,* $M_{i,\ viajes\ desde\ EM}$ *es la masa agregada de combustible consumido por un buque con clase de hielo al navegar en condiciones de hielo durante todos los viajes con origen en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y* $M_{i,\ viajes\ a\ EM}$ *es la masa de combustible consumido por un buque con clase de hielo al navegar en condiciones de hielo durante los viajes con destino a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. La cantidad de electricidad consumida que se ha administrado al buque E condiciones de hielo se puede calcular de la misma forma.*

La energía consumida ajustada en condiciones de hielo se calcula mediante

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}, \qquad (Ax.11)$$

con la distancia recorrida a $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *condiciones de hielo* $D_{condiciones\ de\ hielo}$ *y el consumo de energía por distancia recorrida en aguas abiertas .*

La distancia recorrida al navegar en condiciones de hielo $D_{condiciones\ de\ hielo}$ *se calcula de la siguiente forma*

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \qquad (Ax.12)$$

donde $D_{viajes\ entre\ EM,\ cond.\ hielo}$ *es la distancia agregada recorrida al navegar en condiciones de hielo entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro,* $D_{viajes\ desde\ EM}$ *es la distancia agregada al navegar en condiciones de hielo durante todos los viajes con origen en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y* $D_{viajes\ a\ EM}$ *es la distancia agregada al navegar en condiciones de hielo durante los viajes con destino a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.*

Este último se calcula del siguiente modo:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \qquad (Ax.13)$$

donde $E_{viajes,\ condiciones\ de\ hielo}$ *es el consumo de energía al navegar en condiciones de hielo y* D_{total} *es la distancia anual total recorrida.*

La distancia anual total recorrida se calcula de la siguiente forma

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \qquad (Ax.14)$$

donde $D_{viajes\ entre\ EM}$ *es la distancia agregada recorrida entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro,* $D_{viajes\ desde\ EM}$ *es la distancia agregada recorrida durante todos los viajes con origen en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y* $D_{viajes\ a\ EM}$ *es la distancia agregada recorrida durante los viajes con destino a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.*

(1 bis) *Para obtener más información sobre la correspondencia entre las clases de hielo, véase la Recomendación 25/7 de HELCOM en http://www.helcom.fi.*