COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la interacción y la convergencia entre el Reglamento FuelEU Maritime y el Reglamento SNV de la UE

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la interacción y la convergencia entre el Reglamento FuelEU Maritime y el Reglamento SNV de la UE

I. Introducción

La UE ha adoptado diversos actos legislativos que impulsan la descarbonización del sector marítimo. Estos actos tienen por objeto aumentar el uso de combustibles y tecnologías hipocarbónicos y sostenibles por parte de los buques que hacen escala en puertos de la UE. El presente informe se centra principalmente en dos de estos actos:

1) El Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (el «Reglamento FuelEU Maritime»), entró en vigor el 12 de octubre de 2023 y es plenamente aplicable desde 1 enero de 2025. Requiere la reducción gradual de la intensidad de los gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada a bordo de grandes buques y exige el uso del suministro de electricidad desde tierra en determinados puertos europeos a partir de 2030.

2) El Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[2], de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (el «Reglamento SNV de la UE»), exige que los grandes buques que hagan escala en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE) realicen anualmente un seguimiento y una notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) verificadas y otros datos sobre eficiencia energética. El Reglamento SNV de la UE se revisó en 2023 a raíz de la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para incluir las emisiones del transporte marítimo (RCDE UE)[3].

El artículo 30, apartado 1, del Reglamento FuelEU Maritime exige a la Comisión Europea que presente un informe al Parlamento y al Consejo «en el que se examine la interacción y la convergencia» entre dicho Reglamento y el Reglamento SNV de la UE.

Por consiguiente, la Comisión ha llevado a cabo un primer análisis comparativo del Reglamento FuelEU Maritime y del Reglamento SNV de la UE, así como de los actos delegados y de ejecución conexos. También se ha tenido en cuenta la experiencia inicial adquirida a través de la aplicación real de estos actos.

Dado que el Reglamento SNV de la UE establece un marco para el seguimiento, la notificación y la verificación de los datos relativos a los elementos marítimos de la Directiva RCDE UE[4], el presente informe también abarca elementos de dicha Directiva cuando procede.

En enero de 2024, el RCDE UE se amplió al sector marítimo. Desde entonces, se ha exigido a las empresas navieras que compren y entreguen derechos de emisión por cada tonelada de emisiones de CO_2 (o equivalente de CO_2) notificadas en el ámbito de aplicación del RCDE UE.

Durante el proceso de elaboración del Reglamento FuelEU Maritime y la revisión de 2023 del Reglamento SNV de la UE, y en las negociaciones con el Parlamento y el Consejo, se realizaron esfuerzos para armonizar ambos actos en la medida de lo posible y crear un marco que prevea un cumplimiento racionalizado para las entidades reguladas, los verificadores y las autoridades responsables de la gestión de los Estados miembros.

Los dos Reglamentos están interconectados, ya que, con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime, todos los datos comunicados a efectos del Reglamento SNV de la UE deben utilizarse, cuando sea necesario, para verificar el cumplimiento del Reglamento FuelEU Maritime con el fin de limitar la carga la administrativa impuesta a las empresas, los verificadores y las autoridades competentes.

Sin embargo, existen distintos aspectos de seguimiento, notificación y verificación en los dos Reglamentos, ya que la elaboración de las propuestas de la Comisión para el Reglamento FuelEU Maritime, la revisión del Reglamento SNV de la UE y la inclusión del sector marítimo en el RCDE UE, así como las respectivas negociaciones con el Parlamento y el Consejo, tuvieron lugar por separado, aunque con solapamientos parciales en el tiempo.

Por lo tanto, conviene seguir examinando y analizando estos actos con el fin de:

- hacer balance de las diferencias y discrepancias entre las principales disposiciones de los Reglamentos;
- evaluar los retos que se derivan de la obligación de cumplir simultáneamente los dos Reglamentos, y
- presentar posibles maneras de seguir armonizándolos y de mejorar la coherencia.

Las conclusiones tienen por objeto proporcionar información sobre las posibles oportunidades para racionalizar los requisitos administrativos en consonancia con los compromisos sobre simplificación administrativa general establecidos en la Brújula para la Competitividad de la UE.

Ámbito de aplicación de los Reglamentos

[1] Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques (DO L 130 de 16.5.2023, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Umbrales de tamaño

En cuanto al tamaño de los buques que entran en el ámbito de aplicación de los Reglamentos analizados, el Reglamento FuelEU Maritime es aplicable a los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas destinados al transporte de pasajeros o mercancías con fines comerciales. Del mismo modo, el Reglamento SNV de la UE establece que es aplicable a los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas y, a partir del 1 de enero de 2025, a los buques de carga general de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas y a los buques de alta mar de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas que entren en una de las categorías enumeradas en el anexo I del Reglamento[5].

Ámbito geográfico

La notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE abarca el consumo de combustible y las emisiones de GEI de todos los viajes internacionales dentro y fuera de la UE (viajes entre puertos de la UE y de fuera de la UE), así como de las actividades de un buque dentro de los puertos de la UE. El Reglamento FuelEU Maritime tiene el mismo ámbito de notificación, pero, con el fin de reflejar equitativamente la cuota de las emisiones de la UE, solo debe contabilizarse la mitad (50 %) del consumo de combustible o de la energía utilizada en los viajes internacionales fuera de la UE. La misma norma se aplica con arreglo a la Directiva RCDE UE.

El Reglamento FuelEU Maritime trata los viajes entre la UE y las regiones ultraperiféricas de cualquier Estado miembro de la UE de la misma manera que los viajes internacionales con origen o destino en países no pertenecientes al EEE (por lo tanto, se tiene en cuenta el 50 % del consumo de combustible o de la energía utilizada). En virtud del Reglamento SNV de la UE, estos viajes se tratan como viajes dentro de la UE (por lo que el 100 % de las emisiones entran en el ámbito de aplicación). Sin embargo, en virtud de la Directiva RCDE UE, las empresas navieras no están obligadas a pagar hasta diciembre de 2030 por las emisiones de los viajes entre un puerto situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un puerto situado en ese mismo Estado miembro, incluidos los viajes entre puertos dentro de una región ultraperiférica y los viajes entre puertos en las regiones ultraperiféricas del mismo Estado miembro [véase la sección sobre exenciones más adelante].

Emisiones incluidas en los Reglamentos

En cuanto a la contabilización de las emisiones procedentes de combustibles, la Directiva RCDE UE y el Reglamento SNV de la UE incluyen las emisiones de GEI de escape, también conocidas como emisiones posteriores o «del depósito a la estela». Esto se debe al hecho de que las emisiones anteriores (también conocidas como «del pozo al depósito») vinculadas a la producción de combustible ya están contempladas en otros sectores cubiertos por el RCDE UE y contabilizarlas como parte de los derechos de emisión del sector del transporte marítimo podría dar lugar a una posible duplicación de la emisión, el comercio y las reclamaciones. El Reglamento FuelEU Maritime abarca tanto las emisiones «del pozo al depósito» como las «del depósito a la estela» para garantizar que se tenga en cuenta el rendimiento total en materia de emisiones de las diversas fuentes de energía.

El Reglamento FuelEU Maritime, el Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE se basan en los criterios de sostenibilidad, incluidos los umbrales mínimos de emisiones de GEI establecidos en la Directiva sobre fuentes de energía renovables[6], para la conversión de materias primas renovables en combustibles, incluido el sistema de certificación pertinente. El Reglamento FuelEU Maritime limita aún más el grupo de combustibles admisibles al excluir las materias primas procedentes de los cultivos alimentarios y forrajeros. Los combustibles producidos a partir de esas materias primas se tratan como combustibles fósiles con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime.

Fuentes de energía

El consumo por parte de los buques de determinadas fuentes de energía distintas del combustible —como la electricidad procedente del suministro de electricidad desde tierra y la energía eólica, que no pueden someterse a seguimiento durante los viajes, pero que contribuyen al uso de energía de un buque y, por tanto, a sus objetivos de descarbonización— está contemplado en el Reglamento FuelEU Maritime, pero no en el Reglamento SNV de la UE. Por lo tanto, en el caso de la electricidad procedente de energía terrestre y de energía eólica, el Reglamento FuelEU Maritime requiere un seguimiento o cálculos adicionales.

Exenciones

En cuanto al ámbito de aplicación, existen diferencias entre las exenciones permitidas por el Reglamento FuelEU Maritime y la Directiva RCDE UE.

Tanto el Reglamento FuelEU Maritime como la Directiva RCDE UE permiten a los Estados miembros eximir los viajes efectuados por buques de pasaje a islas con menos de 200 000 residentes permanentes. Sin embargo, existen diferencias. En el caso del RCDE, las exenciones pueden aplicarse a los viajes entre el puerto de una isla bajo la jurisdicción del Estado miembro solicitante, que no cuente con conexión por carretera o ferrocarril con el continente y tenga menos de 200 000 residentes permanentes, y un puerto bajo la jurisdicción de ese mismo Estado miembro. En el caso del Reglamento FuelEU Maritime, las exenciones pueden aplicarse a los viajes efectuados por buques de pasaje 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 200 000 residentes permanentes. Estas exenciones también se aplican a las actividades realizadas dentro del puerto por los buques pertinentes en relación con los viajes exentos.

De conformidad tanto con el Reglamento FuelEU Maritime como con la Directiva RCDE UE, los Estados miembros pueden eximir a los buques de pasaje y, en el caso de la Directiva RCDE UE, a los buques de pasaje de transbordo rodado, que realicen viajes transnacionales en virtud de obligaciones de servicio público o contratos de servicio público para determinados viajes.

Los Estados miembros también podrán eximir de la aplicación del Reglamento FuelEU Maritime a los buques de pasaje que presten servicios de transporte marítimo en virtud de obligaciones de servicio público o contratos de servicio público para las rutas entre sus

[5] Reglamento Delegado (UE) 2024/3214 de la Comisión, de 16 de octubre de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas sobre el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen los buques de alta mar y a la calificación cero de los combustibles sostenibles (DO L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*).

[6] Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

puertos continentales y los puertos situados en una isla o en las ciudades de Ceuta y Melilla. La Directiva RCDE UE no prevé tales exenciones.

Por último, con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime, los Estados miembros pueden crear exenciones para los viajes que se realicen entre puertos de regiones ultraperiféricas. De conformidad con la Directiva RCDE UE, existe una excepción temporal automática (es decir, sin necesidad de notificación) hasta finales de 2030 para los viajes entre un puerto situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un puerto situado en ese mismo Estado miembro, incluidos los puertos situados en la misma región ultraperiférica y en otra región ultraperiférica del mismo Estado miembro.

Para todas las exenciones mencionadas, el Reglamento FuelEU Maritime y la Directiva RCDE UE utilizan fechas de finalización diferentes. El primero permite exenciones que pueden durar hasta el 31 de diciembre de 2029, mientras que la segunda permite que duren hasta el 31 de diciembre de 2030.

Disposiciones sobre la clase de hielo y la navegación en hielo

El Reglamento FuelEU Maritime, el Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE contienen disposiciones relativas a la clase de hielo del buque y a la navegación en hielo, aunque en un formato diferente. Para mitigar los costes adicionales de los buques de clase de hielo, el Reglamento FuelEU Maritime permite a las empresas solicitar que se excluya del cálculo del balance de la conformidad la energía adicional utilizada debido a la clase de hielo del buque y la utilizada debido a la navegación en condiciones de hielo. En virtud de la Directiva RCDE UE, las empresas navieras pueden entregar, hasta el 31 de diciembre de 2030, un 5 % menos de derechos de emisión que el total de emisiones verificadas liberadas por sus buques de clase de hielo.

Puertos vecinos de transbordo de contenedores

Con el fin de reducir los riesgos de escalas evasivas en puerto y de reubicación de las actividades de transbordo, tanto el Reglamento FuelEU Maritime como la Directiva RCDE UE exigen a la Comisión que determine y actualice la lista de «puertos vecinos de transbordo de contenedores». Las paradas en estos puertos quedan excluidas de la definición de «puerto de escala» a efectos de seguimiento, notificación y verificación. Los criterios para determinar estos puertos son idénticos en el Reglamento FuelEU Maritime y en la Directiva RCDE UE. Sin embargo, los plazos para actualizar las listas no están armonizados. Por lo tanto, las diferencias en los datos podrían dar lugar a diferencias en las listas aplicadas.

Conclusiones:

- La mayoría de las diferencias en el ámbito de aplicación de los Reglamentos se justifican por las decisiones tomadas por el Parlamento y el Consejo. Cualquier ajuste del ámbito de aplicación, como el tipo de buque, debe examinarse más a fondo, en vista de las ventajas de una mayor coherencia entre las normas descritas anteriormente.
- Podría estudiarse la posibilidad de aumentar la convergencia en lo que respecta a la admisibilidad, la determinación de las emisiones y la intensidad de GEI de los combustibles utilizados a bordo con arreglo a las normas que se han descrito.
- Para facilitar la aplicación, podría estudiarse una mayor armonización de las disposiciones sobre las exenciones aplicables con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime y a la Directiva RCDE UE. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que estas diferencias son decisiones específicas tomadas por los colegisladores.
- Los plazos para la revisión de la lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores podrían armonizarse para simplificar la aplicación.

II. Entidades responsables

El Reglamento FuelEU Maritime, la Directiva RCDE UE y el Reglamento SNV de la UE definen cuáles son los organismos responsables de su aplicación. Estas definiciones son similares, pero no idénticas, lo que podría dar lugar a una situación en la que una empresa naviera decida tener una entidad responsable del RCDE UE y del Reglamento SNV de la UE distinta de la del Reglamento FuelEU Maritime.

La entidad responsable con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime debe ser siempre la empresa IGS, la entidad jurídica que gestiona el buque de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS). En función de las disposiciones contractuales y operativas, la empresa IGS debe ser el armador o cualquier organización o persona distinta del armador que haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el código IGS. Cuando un armador es responsable de la conformidad de su buque con el Código IGS, el armador es tanto la empresa IGS como la entidad responsable del cumplimiento del Reglamento FuelEU Maritime. En los casos en que el armador haya delegado las responsabilidades de cumplimiento del Código IGS en cualquier otra organización o persona (que haya aceptado asumir dichas responsabilidades), dicha organización o persona se convertirá en la empresa IGS, así como en la entidad responsable del cumplimiento del Reglamento FuelEU Maritime.

De conformidad con el Reglamento SNV de la UE, la misma entidad debe ser responsable tanto de la Directiva RCDE UE como del Reglamento SNV de la UE. De conformidad con la Directiva RCDE UE y el Reglamento SNV de la UE, la entidad responsable del cumplimiento con respecto a las emisiones de un buque determinado puede ser el armador (es decir, el propietario registrado) o la empresa IGS. Si la empresa IGS es distinta del armador, el propietario registrado y la empresa IGS deben acordar contractualmente entre ellos la entidad que asumirá la responsabilidad del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Directiva RCDE UE y en el Reglamento SNV de la UE. A falta de una decisión expresa del propietario registrado y de la empresa IGS, se considerará que el propietario registrado es responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Directiva RCDE UE y en el Reglamento SNV de la UE.

Autoridades responsables

El «Estado responsable de la gestión» de una empresa responsable del cumplimiento del Reglamento FuelEU Maritime, tal como se define en dicho Reglamento, se determina utilizando las mismas normas que las que se aplican para determinar la «autoridad responsable de la gestión» a efectos de la Directiva RCDE UE con respecto a una empresa naviera. Sin embargo, dada la posibilidad de que, en determinadas situaciones, la empresa responsable de un buque pueda no ser la misma para el Reglamento FuelEU Maritime, por una parte, y para el Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE, por otra (véase más arriba), es posible que el mismo buque sea administrado por dos Estados miembros diferentes, uno para el Reglamento FuelEU Maritime y otro para la Directiva RCDE UE y el Reglamento SNV de la UE.

Dentro de un Estado miembro, pueden designarse diferentes autoridades responsables de la gestión del Reglamento FuelEU Maritime, por una parte, y del Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE, por otra, pero corresponde al Estado miembro decidir si sería mejor conceder esa responsabilidad a la misma autoridad.

Conclusiones

- Debe llevarse a cabo un examen más detallado de las entidades responsables con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime, la Directiva RCDE UE y el Reglamento SNV de la UE para determinar si una interpretación y una definición armonizadas de la entidad regulada aportarían una mayor simplificación y para quién. En este contexto, debe tenerse en cuenta que la Directiva RCDE UE examina el cumplimiento a nivel de empresa y que el Reglamento FuelEU Maritime establece obligaciones en relación con los buques.

III. Seguimiento, registro y notificación

Planes de seguimiento

De conformidad tanto con el Reglamento FuelEU Maritime como con el Reglamento SNV de la UE, las empresas deben presentar al verificador un plan de seguimiento para cada uno de sus buques en el que se indique la información necesaria para cumplir los requisitos de notificación. Debido a los diferentes requisitos, los operadores deben presentar dos planes de seguimiento separados, uno de conformidad con el Reglamento SNV de la UE y otro de conformidad con el Reglamento FuelEU Maritime. Ambos planes tienen una estructura similar y pueden elaborarse en el sistema informático Thetis SNV. Una vez presentados los dos planes de seguimiento, siguen procesos de flujo de trabajo independientes.

En la práctica, Thetis SNV actúa como ventanilla única para las empresas navieras, permitiendo la presentación complementaria de datos a efectos tanto del Reglamento SNV de la UE / la Directiva RCDE UE como del Reglamento FuelEU Maritime. Todos los datos objeto de seguimiento y registrados con arreglo al Reglamento SNV de la UE se utilizarán para los cálculos del Reglamento FuelEU Maritime, previa confirmación del verificador del Reglamento FuelEU Maritime, si este es distinto del verificador del Reglamento SNV de la UE. Los mismos datos del Reglamento SNV de la UE pueden utilizarse también para agregar los datos pertinentes para los informes a nivel de empresa previstos en la Directiva RCDE UE.

Notificación por viaje

De conformidad tanto con el Reglamento FuelEU Maritime como con el Reglamento SNV de la UE, el seguimiento de los datos se efectúa, en principio, por viaje. Sin embargo, con arreglo al Reglamento SNV de la UE, no es obligatoria la notificación por viaje, lo que significa que las empresas pueden notificar anualmente de forma agregada los datos requeridos. No obstante, en la práctica, Thetis SNV permite que los datos se registren y notifiquen por viaje como opción voluntaria con arreglo al Reglamento SNV de la UE.

Excepciones al seguimiento por viaje

Como excepción, el Reglamento SNV de la UE permite a las empresas hacer solamente un seguimiento anual del consumo de combustible y de las emisiones de GEI de determinados buques. La excepción se aplica a los buques que solo realizan viajes dentro de la UE y realizan más de 300 viajes al año. Tales excepciones no existen en el marco del Reglamento FuelEU Maritime.

Asignación del consumo de combustible/energía por ámbito geográfico

El Reglamento FuelEU Maritime permite la asignación o redistribución gratuita del combustible utilizado durante todo el período de notificación a la parte de dentro o fuera de la UE de la distancia recorrida, independientemente de si el combustible o la energía se utilizaron realmente en ese viaje específico. El Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE exigen la notificación del tipo de combustible en cuestión para el tipo exacto de viaje durante el cual se consumió el combustible. Esto repercute en la asignación de los combustibles con menor intensidad de GEI (y la calificación cero para la Directiva RCDE UE).

Conclusiones:

- Las soluciones informáticas aplicadas en Thetis SNV reducen la carga de presentar dos planes de seguimiento separados. Sin embargo, podría examinarse la viabilidad de fusionar los dos planes de seguimiento, junto con la posibilidad de simplificar aún más la notificación.
- Existen diferencias en cuanto a los requisitos de notificación sobre la energía utilizada en los puertos y durante los viajes. Además, a diferencia del Reglamento SNV de la UE, el Reglamento FuelEU Maritime no incluye excepciones que permitan a determinados buques realizar un seguimiento de su consumo de combustible y sus emisiones anualmente, en lugar de hacerlo para cada viaje. Podría estudiarse la posibilidad de armonizar en mayor medida estos elementos.

IV. Verificación

El sistema de verificación aplicable en virtud del Reglamento FuelEU Maritime se basa en gran medida en el sistema establecido con arreglo al Reglamento SNV de la UE, pero existen algunas diferencias, que se analizan a continuación.

Obligaciones y principios generales aplicables a los verificadores y los procedimientos de verificación

Las obligaciones y los principios aplicables a los verificadores y los procedimientos de verificación, tal como se especifican en los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime y el Reglamento SNV de la UE, están armonizados en gran medida[7]. Una diferencia respecto del Reglamento SNV de la UE consiste en que, de conformidad con el Reglamento FuelEU Maritime, si el verificador cambia, el nuevo verificador debe reevaluar los planes de seguimiento.

[7] Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2027 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, relativo a las actividades de verificación con arreglo al Reglamento (UE) 2023/1805 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 (DO L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) y Reglamento Delegado (UE) 2023/2917 de la Comisión, de 20 de octubre de 2023, relativo a las actividades de verificación, la acreditación de los verificadores y la aprobación de los planes de seguimiento por parte de las autoridades responsables de la gestión de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento,

Acreditación

Las especificaciones relativas a las normas para la acreditación de los verificadores con arreglo al Reglamento SNV de la UE y el Reglamento FuelEU Maritime se establecen en actos delegados[8]. Las disposiciones de estos actos son idénticas o muy similares.

Conclusiones

- Las normas en materia de verificación y acreditación de los verificadores se establecen en ambos Reglamentos, el Reglamento FuelEU Maritime y el Reglamento SNV de la UE, y se especifican con más detalle en actos delegados y de ejecución separados. Las diferencias en las normas son mínimas y se derivan principalmente de los diferentes flujos de trabajo y funciones de los verificadores con arreglo a los distintos actos.

V. Garantía de cumplimiento

Orden de expulsión/inmovilización

De conformidad tanto con el Reglamento FuelEU Maritime como con el Reglamento SNV de la UE, si un buque incumple sus obligaciones durante dos o más períodos de notificación consecutivos, los Estados miembros pueden dictar una orden de expulsión. No obstante, el Estado de abanderamiento no podrá denegar la entrada en puerto a los buques que enarbolen su pabellón.

Obligación de ser titular de un documento de conformidad válido

De conformidad con el Reglamento FuelEU Maritime, los buques que no hayan realizado ningún viaje dentro de su ámbito de aplicación durante un período de notificación siguen estando obligados a llevar a bordo un documento de conformidad válido (documento específico de un buque, expedido por un verificador a una empresa, que confirma que dicho buque ha cumplido el Reglamento FuelEU Maritime durante un período de notificación específico) durante el período de verificación. El Reglamento SNV de la UE establece la obligación de llevar a bordo un documento de conformidad válido únicamente para los buques que hayan realizado viajes incluidos en su ámbito de aplicación durante el período de notificación. En el caso de los buques inactivos (es decir, sin actividad incluida en el ámbito de aplicación del Reglamento SNV de la UE), dicho Reglamento no prohíbe la presentación de un informe de emisiones verificadas con cero emisiones para obtener un documento de conformidad válido.

Obligación del Estado de abanderamiento

El Reglamento SNV de la UE establece que cada Estado miembro debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación por parte de los buques que enarbolen su pabellón. En cambio, de conformidad con el Reglamento FuelEU Maritime, los Estados miembros no están obligados a llevar a cabo comprobaciones de los buques que enarbolan su pabellón.

Emisión de un documento de conformidad FuelEU

Con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime y el Reglamento SNV de la UE, el verificador es, en principio, responsable de emitir el documento de conformidad. Sin embargo, con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime, si se debe pagar una sanción FuelEU, es la autoridad competente del Estado responsable de la gestión quien debe expedir el documento. Además, en el marco del Reglamento FuelEU Maritime, la autoridad competente puede retirar documentos de conformidad expedidos previamente cuando se detecten inexactitudes o irregularidades en los datos notificados, lo que no ocurre con arreglo al Reglamento SNV de la UE.

Inspecciones

Tanto el Reglamento FuelEU Maritime como el Reglamento SNV de la UE exigen que las autoridades de control del Estado rector del puerto incluyan controles del documento de conformidad como parte de sus inspecciones (realizadas de conformidad con la Directiva 2009/16/CE)[9].

Sanciones

De conformidad tanto con el Reglamento FuelEU Maritime como con el Reglamento SNV de la UE, los Estados miembros deben establecer un conjunto separado de normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de los Reglamentos.

Conclusiones

- Las normas sobre garantía de cumplimiento establecidas tanto en el Reglamento FuelEU Maritime como en el Reglamento SNV de la UE se centran en el buque y contienen muchas disposiciones idénticas o similares, pero existen diferencias. Podría estudiarse el establecimiento de un régimen de garantía de cumplimiento conjunto para racionalizar determinadas actividades y reducir la carga que soportan las autoridades de los Estados miembros.

VI. Calendario de las obligaciones de cumplimiento

Una comparación de las obligaciones de cumplimiento del Reglamento SNV de la UE y del Reglamento FuelEU Maritime muestra que ambos Reglamentos son coherentes en lo que respecta al calendario.

Si en el futuro se decidiera trabajar con un plan de seguimiento global para los dos Reglamentos, el calendario tendría que ajustarse en determinados puntos. Por ejemplo, en la actualidad, con arreglo al Reglamento FuelEU Maritime, los buques que hagan escala en un puerto de un Estado miembro por primera vez después del 31 de agosto de 2024 deben presentar un plan de seguimiento a más tardar

---

notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, y por el que se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión (DO L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

[8] Reglamento Delegado (UE) 2025/192 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2024, relativo a los procedimientos para la acreditación de los verificadores con arreglo al Reglamento (UE) 2023/1805 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 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) y Reglamento Delegado (UE) 2023/2917 de la Comisión, ya mencionado.

[9] Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

en un plazo de dos meses después de la primera escala, mientras que, con arreglo al Reglamento SNV de la UE, deben hacerlo a más tardar en un plazo de tres meses después de la primera escala de cada buque en un puerto de un Estado miembro.

A más tardar el 31 de enero del período de verificación, el informe FuelEU debe presentarse al verificador y, a más tardar el 31 de marzo del período de verificación, el verificador tiene la obligación de registrar el informe FuelEU verificado en la base de datos FuelEU. En cambio, el Reglamento SNV de la UE establece que, en función de las normas de la autoridad responsable de la gestión, el informe de emisiones verificadas debe presentarse a las autoridades pertinentes en el período comprendido entre el 28 de febrero y el 31 de marzo del período de verificación. Corresponde a cada autoridad responsable de la gestión decidir la fecha exacta, dentro de ese plazo, en la que ha de presentarse el informe.

Conclusiones

- Los plazos y procedimientos que deben seguirse para cumplir los requisitos de ambos Reglamentos tienen una estructura similar, pero existen diferencias en las fechas y la formulación de las obligaciones. Podría considerarse una mayor armonización del proceso de seguimiento y notificación.

VII. Conclusiones generales

La comparación muestra que, si bien el Reglamento FuelEU Maritime, el Reglamento SNV de la UE y la Directiva RCDE UE ya están bien armonizados en muchos aspectos, hay margen para reducir las discrepancias existentes mediante las próximas revisiones de los actos, con el objetivo de simplificar la aplicación y reducir la carga administrativa para los operadores, los verificadores y los Estados miembros.

Los mayores beneficios se obtendrían mediante el establecimiento de un sistema único de seguimiento, notificación y verificación que serviría tanto al Reglamento FuelEU Maritime como a la Directiva RCDE UE y garantizaría que las empresas puedan utilizar los datos recogidos, verificados y notificados con arreglo al Reglamento SNV de la UE para el cumplimiento de la Directiva RCDE UE y del Reglamento FuelEU Maritime.

Este sistema basado en el Reglamento SNV de la UE debe i) abarcar todos los requisitos de seguimiento establecidos con arreglo a la Directiva RCDE UE y el Reglamento FuelEU Maritime, ii) minimizar las discrepancias y los desajustes entre los requisitos, iii) armonizar y posiblemente fusionar los documentos de notificación en un modelo único (es decir, planes de seguimiento o informes de emisiones), iv) establecer un marco único de verificación y acreditación, y v) armonizar el concepto de «entidad regulada» establecido en el Reglamento SNV de la UE, el Reglamento FuelEU Maritime y la Directiva RCDE UE.

Más allá del sistema de seguimiento, notificación y verificación, en el futuro también podría considerarse una mayor convergencia entre el Reglamento FuelEU Maritime y la Directiva RCDE UE en otros ámbitos, como las exenciones geográficas, los tipos de buques, la cobertura energética y de emisiones, la navegación en hielo y las medidas para garantizar la conformidad. Sin embargo, lograr una mayor coherencia de estas disposiciones sería más difícil que armonizar los sistemas de seguimiento, notificación y verificación; además, existen motivos legítimos para mantener las diferencias existentes, que se basaron en decisiones específicas de los colegisladores.

Todas las modificaciones de las cuestiones mencionadas deben coordinarse y tener en cuenta el impacto de los cambios en los tres actos legislativos. Al mismo tiempo, cualquier revisión debe examinar la viabilidad y las repercusiones económicas, medioambientales y sociales de una mayor convergencia, con vistas al objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción climática de la Unión, incluidos sus compromisos jurídicamente vinculantes.