

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 5 de febrero de 2019

Ref.: UE 2/2019/MC

Asunto: Reglamento MRV – La Comisión propone una mínima adaptación.

Muy Srs. nuestros:

En el día de ayer, la Comisión Europea hizo pública su propuesta de revisión del Reglamento MRV de la Unión Europea, que introduce solo mínimas modificaciones al mismo y que adjuntamos como **Anexo**.

Como recordarán, en abril de 2015 el Parlamento y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (Reglamento MRV en sus siglas inglesas: *Monitoring, Reporting and Verification*), cuya aplicación comenzó el 1 de enero de 2018.

En aplicación del mismo, cada empresa armadora debe recoger datos sobre emisiones de CO₂ para todos los buques de más de 5.000 GT que recalen en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), incluidas las emisiones en los puertos. Dichos datos deben ser verificados por un verificador acreditado y recogerse por cada viaje, hacia o desde puertos de la UE, además de un resumen anual. Deben además aportar información sobre la carga transportada y está previsto que la Comisión pueda hacer públicos datos detallados a nivel de empresa y buque.

Por otra parte, la OMI, mediante enmiendas a MARPOL, estableció un sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (conocido como DCS) que se comenzó a aplicar el 1 de enero de este mismo año (un año después que el de la UE) y que difiere del mismo en varios aspectos importantes:

- no requiere la intervención de una compañía verificadora
- solo se recaban datos de consumo de combustible y el peso muerto del buque, no de las cargas, y solo una vez al año, no por viaje
- incluye todos los combustibles consumidos en el año, sin distinción del tráfico
- no está previsto que se hagan públicos datos a nivel de empresa

El artículo 22 del Reglamento MRV establece: *«En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero (...), la Comisión revisará el presente Reglamento y, si procede, propondrá modificaciones del presente Reglamento para garantizar que está en consonancia con dicho acuerdo internacional»*. En inglés “...in order to ensure alignment with that international agreement”.

El objetivo de esta propuesta de la Comisión, según manifiesta la misma en la introducción es modificar el Reglamento MRV de la UE teniendo en cuenta el DCS mundial de la OMI, *“con el fin de permitir la racionalización y la reducción del esfuerzo administrativo para las empresas y las administraciones tanto como sea posible, al tiempo que se mantengan los objetivos del Reglamento MRV de la UE”*.

De estos dos objetivos contrapuestos: reducir el esfuerzo administrativo y mantener los objetivos del Reglamento MRV, la Comisión se decanta decididamente por el segundo. Los cambios propuestos son realmente mínimos y se limitan principalmente a dos aspectos:

- Alinear algunas definiciones, como las de “empresa”, “periodo de notificación”, “peso muerto”, etc. a las del sistema de la OMI, lo que no tiene efecto ninguno en la práctica.
- Hacer que la aportación de los datos de la carga pase a ser voluntaria para la compañía.

Esta propuesta deberá ahora pasar el trámite del procedimiento legislativo ordinario de la UE, por Consejo y Parlamento, siendo lo más probable que no sea adoptada antes del fin de esta legislatura del Parlamento (antes de las elecciones de mayo de este año).

Es de esperar que ECSA y otras organizaciones del sector naviero sean muy críticas con esta propuesta de la Comisión, que mantiene prácticamente toda la carga burocrática sobre las empresas. Por nuestra parte, pensamos que ANAVE debería valorarla muy negativamente y, a través del gobierno español, proponer que se eliminen del MRV los aspectos relativos a:

- La obligación de informe por viaje, que supone una carga burocrática muy notable para los buques que hacen escalas frecuentes, especialmente en TMCD, sin aportar realmente valor alguno.
- La verificación por un verificador acreditado, que supone además de una carga burocrática un coste para las empresas europeas. Si en el ámbito de la OMI no se introduce este requisito, no tiene sentido que se haga así en la UE. La argumentación de la Comisión es que a los sectores que participan en mecanismos de comercio de emisiones se les obliga a verificar sus datos de emisiones. Si bien esto puede tener sentido en ese ámbito, dado que de los datos de emisiones se deducen obligaciones económicas para las empresas, no parece tenerlo en el caso del MRV, en el que no hay asociadas tales obligaciones económicas.
- La posibilidad de hacer públicos datos a nivel de empresa, que no existe en el sistema de la OMI. Por una parte, esto puede conducir a análisis simplistas por los medios de comunicación u otras organizaciones, que podrían perjudicar los intereses comerciales de algunas compañías, principalmente de la UE. Por otra parte, si se garantiza la confidencialidad de los datos, las empresas no tendrán interés en sesgarlos de ninguna forma, lo que eliminará la necesidad de verificación.

Agradeceremos nos indiquen su conformidad u observaciones sobre esta posición de ANAVE.

Por lo demás, las empresas no tienen, por el momento, que llevar a cabo actuación alguna. Deberán seguir con la recopilación en paralelo de los dos sistemas, el MRV de la UE y el de la OMI. Les mantendremos informados de cualquier novedad.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



Bruselas, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El cambio climático es un gran desafío que debe abordarse con urgencia. Por esta razón, el Acuerdo de París tiene como objetivo mantener el aumento de la temperatura global muy por debajo de 2 °C en comparación con los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C mediante reducciones significativas de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de todos los países.

Dado su elevado consumo de combustibles fósiles, el transporte marítimo internacional es uno de los mayores emisores de GEI, contribuyendo por lo tanto al cambio climático. Se calcula que las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional son alrededor del 2-3 por ciento de las emisiones totales de GEI. Ningún estado de la UE supera por sí solo dicha cantidad. Si el sector del transporte marítimo fuera un país, ocuparía el sexto lugar en emisiones a nivel mundial. El impacto del sector es igualmente considerable dentro de la UE: en 2015 supuso el 13 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte de la UE¹. Sin embargo, el transporte marítimo es el único sector que no ha sido objeto expreso de un objetivo de reducción de emisiones o de medidas de mitigación específicas por parte de la UE.

En el futuro, se prevé que aumenten los volúmenes de comercio marítimo, lo que llevará a un aumento significativo de las emisiones de GEI asociadas si no se aplican rápidamente medidas de mitigación. Según un estudio² de la Organización Marítima Internacional (OMI), dependiendo de los desarrollos económicos y energéticos futuros, las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional podrían crecer entre un 50 % y un 250 % para 2050. A nivel de la UE, las emisiones de CO₂ del transporte marítimo aumentaron un 48 % entre 1990 y 2008; en 2050 se cree que superarán en un 86 % los niveles de 1990, a pesar de la adopción de normas mínimas de eficiencia para nuevos buques por parte de la OMI en 2011³. Si no se hace nada para abordar estas emisiones, se corre el riesgo de socavar los objetivos del Acuerdo de París y los esfuerzos puestos en marcha por otros sectores.

En continuidad con el Libro Blanco sobre el transporte de 2011, la UE adoptó en 2013 una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión⁴. Como primer paso, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron en abril de 2015 el Reglamento (UE) 2015/757⁵ relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (el «Reglamento SNV de la UE»), que se completó en

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/es/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/paginas/greenhouse-gas-studies-2014.aspx>.

³ Resolución OMI MEPC.203 (62).

⁴ COM (2013) 479.

⁵ 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*).

2016 con dos Reglamentos Delegados⁶ y dos Reglamentos de Ejecución⁷. El Reglamento SNV de la UE se desarrolló con el fin de:

- Recoger datos sobre emisiones de CO₂ sólidos y verificados para todos los buques (con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas) que recalen en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), incluidas las emisiones de CO₂ procedentes de dichos buques en los puertos.
- Proporcionar información sólida para respaldar futuras decisiones sobre políticas y los medios con los que aplicarlas, así como permitir la adopción de objetivos o medidas internacionales (por ejemplo, sobre eficiencia energética).
- Proporcionar la transparencia necesaria con respecto a los datos para estimular la adopción de nuevas tecnologías y medidas operativas para hacer que los buques sean más ecológicos.

De acuerdo con el Reglamento SNV de la UE, las empresas de transporte marítimo deben presentar un informe sobre sus emisiones anuales de CO₂ y sobre cualquier otra información pertinente relacionada con el tránsito de sus buques hacia y desde los puertos del EEE y dentro de los puertos del EEE. Los requisitos para las empresas de transporte marítimo se establecieron en 2017 con la preparación y presentación de los planes de seguimiento ante verificadores acreditados. El seguimiento del consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética se inició en 2018, teniendo que presentarse los primeros informes de emisiones en abril de 2019.

En 2016, tras la entrada en vigor del Acuerdo de París y la adopción del Reglamento SNV de la UE, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC, por sus siglas en inglés) adoptó enmiendas al Convenio MARPOL que establece el marco legal para un sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («DCS mundial de la OMI»). Los detalles y las modalidades de aplicación del DCS mundial de la OMI se acordaron posteriormente mediante «directrices» adoptadas por el MEPC 70 en octubre de 2016 y por el MEPC 71 en julio de 2017. En el marco del DCS mundial de la OMI, las obligaciones de seguimiento comienzan en 2019 y las de presentación de informes en 2020.

⁶ Reglamento Delegado (UE) 2016/2072 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, sobre las actividades de verificación y la acreditación de verificadores, con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 (DO L 320 de 26.11.2016, p. 5) y Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión, de 22 de septiembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente (DO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1) y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

Como resultado, a partir de enero de 2019, los buques que realicen actividades de transporte marítimo relacionadas con el EEE tendrán que cumplir los requisitos de seguimiento y notificación del Reglamento SNV de la UE y del DCS mundial de la OMI.

La coexistencia de estos dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación a nivel de la UE e internacional se anticipó en el Reglamento SNV de la UE. El artículo 22 de dicho Reglamento establece: «*En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero (...), la Comisión revisará el presente Reglamento y, si procede, propondrá modificaciones del presente Reglamento para garantizar que está en consonancia con dicho acuerdo internacional*».

Por lo tanto, el principal objetivo de esta propuesta es modificar el Reglamento SNV de la UE para incluir el nuevo DCS mundial de la OMI, con el fin de permitir la racionalización y la reducción del esfuerzo administrativo para las empresas y las administraciones tanto como sea posible, al tiempo que se mantengan los objetivos del Reglamento SNV de la UE.

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

Las modificaciones al Reglamento SNV de la UE propuestas son consistentes con las disposiciones de políticas existentes en el área, ya que no deben socavar los objetivos clave perseguidos por el sistema SNV de la UE, y además, se alinean con la política climática de la UE. En particular, la propuesta pretende preservar la influencia positiva que se prevé que tenga el Reglamento SNV de la UE en términos de recogida de datos sólidos y verificados, informar futuras decisiones sobre formulación de políticas e incentivar la adopción de medidas de eficiencia energética y comportamientos en el transporte marítimo.

Además, esta propuesta sigue el enfoque establecido en otras políticas de reducción de emisiones de la UE en las que el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero desempeñan un papel fundamental para garantizar la aplicación efectiva de las políticas climáticas de la UE, como por ejemplo el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (ETS, por sus siglas en inglés). La propuesta es coherente con las disposiciones de transparencia del ETS de la UE, incluida la verificación por parte de terceros.

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

La UE presentó la contribución determinada a nivel nacional («CDN») de la UE y sus Estados miembros a la CMNUCC en marzo de 2015, comprometiéndose a un objetivo vinculante de al menos una reducción doméstica del 40 % de los GEI en toda la economía para 2030, en relación con los niveles de 1990, en línea con el marco de la política de clima y energía para 2030 aprobado por el Consejo Europeo de octubre de 2014 y desde su adopción como ley⁸. Todos los sectores deben contribuir a la transición hacia una economía con baja emisión de carbono y al Acuerdo de París.

⁸ Directiva (UE) 2018/410, Reglamento (UE) 2018/842 y Reglamento (UE) 2018/841, sobre uso de la tierra.

La propuesta es coherente con la estrategia sobre movilidad de bajas emisiones, que aborda acciones para reducir aún más las emisiones de GEI en el transporte, como parte de los esfuerzos más amplios de descarbonización de la UE, incluso para el horizonte 2030⁹.

Al proporcionar información sólida sobre las emisiones de CO₂ de cada uno de los buques, el Reglamento SNV de la UE es clave para facilitar la toma de decisiones a nivel de la Unión así como para guiar en un futuro posibles políticas climáticas en este sector. La presente propuesta salvaguarda dicho principio clave. El Reglamento SNV de la UE, entendido como instrumento político, es el punto de partida para un mayor desarrollo de políticas.

La propuesta también es coherente con el principio de la Unión de la Energía «eficiencia energética, lo primero», ya que debería mejorar la aplicación de medidas de eficiencia energética en el sector del transporte marítimo.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Los artículos 191 a 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. El fundamento jurídico de esta propuesta es el artículo 192 del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

De conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, los objetivos de esta propuesta solo pueden lograrse mediante una propuesta de la Comisión a nivel de la UE, ya que la propuesta pretende modificar la legislación vigente de la UE.

La recogida y publicación de datos sobre las emisiones y la eficiencia energética de los buques a nivel de la UE tiene la ventaja de que los resultados son totalmente comparables en función de un único conjunto de requisitos. Esto contribuye de manera más eficaz a la eliminación de las barreras del mercado originadas por la falta de información.

• Proporcionalidad

La propuesta cumple con el principio de proporcionalidad porque no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos del Reglamento SNV de la UE, al tiempo que garantiza el correcto funcionamiento del mercado interior y la competitividad del sector del transporte marítimo europeo.

• Elección del instrumento

Esta propuesta de enmienda del Reglamento se basa en el hecho de que dicha propuesta pretende modificar el actual Reglamento SNV de la UE.

⁹ COM(2016) 501.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES POSTERIORES, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones posteriores / controles de calidad de la legislación existente**

Es relevante tener en cuenta que la revisión del Reglamento SNV de la UE se lleva a cabo sin una evaluación previa, ya que esto solo habría sido posible hacia finales de 2019, después de la finalización del primer ciclo de cumplimiento. Por lo tanto, la evaluación del actual Reglamento SNV de la UE no fue parte del trabajo preparatorio y no se ha incorporado a la evaluación de las opciones de políticas.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las modificaciones propuestas al Reglamento SNV de la UE coinciden en general con las preocupaciones expresadas por las partes interesadas en sus respuestas a la consulta pública en línea y la encuesta electrónica a tal fin. Las organizaciones de la sociedad civil, los organismos nacionales de acreditación, las instituciones de investigación y los ciudadanos apoyan ampliamente que es necesario preservar algunos objetivos importantes al modificar el Reglamento SNV de la UE. Esto incluye la sensibilización respecto a la reducción de emisiones, la provisión de información sólida a los actores del mercado sobre consumo de combustible y eficiencia energética y la recogida de datos para la elaboración de políticas fundamentadas. No obstante, el sector del transporte marítimo considera que su mayor prioridad es reducir la carga administrativa. Los Estados miembros del EEE y los verificadores del sistema SNV de la UE también apoyan ampliamente estos objetivos, especialmente la recogida de datos fiables para desarrollar políticas futuras y minimizar el esfuerzo administrativo.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Los estudios de proyecciones de emisiones, basados en datos pertinentes del estudio sobre GEI del IMO 3¹⁰, se han tenido en cuenta, especialmente, en relación con las emisiones y los pronósticos de emisiones procedentes del transporte marítimo internacional, así como el potencial de reducción de emisiones a partir de medidas técnicas y operativas en el transporte marítimo internacional.

- **Documento de trabajo: evaluación de impacto**

Se ha elaborado una evaluación de impacto para analizar qué características del Reglamento SNV de la UE podrían estar alineadas con las del DCS mundial de la OMI. Este documento complementa la evaluación de impacto que acompañó la propuesta en 2013, que incluyó una estimación de los costes asociados con el Reglamento SNV de la UE. Además, el nuevo documento de trabajo que contiene esta evaluación de impacto se basa en la evaluación inicial de impacto publicada en junio de 2017 y la consulta pública organizada en diciembre de 2017.

El Comité de Control Reglamentario de la Comisión Europea evaluó un borrador de la evaluación de impacto y emitió un dictamen positivo al respecto el 13 de julio de 2018. El Comité formuló recomendaciones para seguir mejorando el informe, que se abordan en el

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

informe revisado. El resumen ejecutivo de la evaluación de impacto y la opinión del Comité de Control Reglamentario se encuentran en el sitio web de la Comisión¹¹.

Teniendo en cuenta la necesidad de defender los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE, se descartaron en un principio dos candidatos a la alineación: la gobernanza y la notificación de emisiones de CO₂. La alineación de la gobernanza no se consideró como una opción, ya que implicaría que la UE y sus Estados miembros solo puedan recoger datos sobre las emisiones de los buques con pabellón de la UE, dejando de lado las emisiones de GEI emitidas por buques con pabellón de un país no miembro de la UE en tránsito por puertos del EEE. Además, la alineación de la notificación de CO₂ significaría que los buques no presentarían informes sobre emisiones de CO₂. Esto sería totalmente incompatible con el objetivo mismo del Reglamento SNV de la UE, que está relacionado con la cantidad de emisiones de CO₂ de los buques y su impacto climático.

Teniendo en cuenta estas limitaciones, se han evaluado tres opciones de políticas en la evaluación de impacto:

Opción 1: escenario de referencia

Esta opción refleja lo que sucedería si no se emprende ninguna acción.

Opción 2: racionalización

Bajo este escenario, se evaluaron diferentes opciones de alineación, en términos de: alcance, definiciones, parámetros de seguimiento, modelos y planes de seguimiento, verificación y transparencia.

Opción 3: alta convergencia

Dentro de esta opción, el Reglamento SNV de la UE se enmendaría para armonizar todos sus aspectos técnicos con el DCS mundial de la OMI, a riesgo de socavar el impacto esperado en el mercado.

La comparación de las tres opciones llevó a las siguientes conclusiones:

La alineación de las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y planes de seguimiento, según corresponda, contribuye a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo y las autoridades nacionales, facilitando el cumplimiento de las obligaciones de notificación bajo los dos sistemas.

Al mismo tiempo, esto no pone en peligro los objetivos perseguidos por el actual Reglamento SNV de la UE y el impacto positivo que se prevé que tenga dicho Reglamento.

Por el contrario, la alineación de aspectos como el alcance, la verificación y la transparencia afectaría gravemente los objetivos perseguidos por el Reglamento SNV de la UE, aunque no necesariamente contribuyan a una reducción significativa de la carga administrativa. Si hubiera una alineación en la transparencia, se perdería la ventaja de disponer de datos de eficiencia de cada buque y así incentivar la adopción de tales medidas. Alinear los requisitos de verificación significaría renunciar a un sistema de verificación de terceros homogéneo e

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>.

independiente. Por último, una alineación en el alcance originaría informaciones incompletas sobre las emisiones relacionadas con el EEE.

En consecuencia, la opción 2 (racionalización) es la opción preferida, y se propone alinear los elementos como las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y planes de seguimiento, según corresponda.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

El enfoque de racionalización propuesto reduciría los esfuerzos de cumplimiento en comparación con un escenario empresarial habitual. Como se explicó anteriormente, contribuiría a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo y facilitaría el cumplimiento de las obligaciones de notificación bajo los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación. En este contexto, se supone que la revisión propuesta del Reglamento SNV de la UE cubre las necesidades de REFIT que requieren explorar el potencial de simplificación y mejorar la eficiencia de la legislación de la UE.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En particular, contribuye al objetivo de un alto nivel de protección ambiental de conformidad con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS QUE DEBEN DESARROLLARSE

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

En respuesta a los avances logrados por el Comité de Protección del Medio Ambiente Marítimo (CPMM) en sus reuniones en octubre de 2016 y en julio de 2017, momento en el que se adoptaron las directrices pertinentes para el DCS mundial de la OMI, la Comisión ha emprendido el análisis en virtud del artículo 22 del Reglamento SNV de la UE.

Esta propuesta tiene como objetivo reducir la carga administrativa para los buques que realizan actividades de transporte marítimo que están cubiertos tanto por el Reglamento SNV de la UE como por el DCS mundial de la OMI, al tiempo que se mantienen los objetivos específicos de la acción de la UE en esta área.

Por ello, se propone realizar las siguientes modificaciones:

1. Las definiciones de «empresa» y «período de notificación», así como la atribución de las obligaciones de supervisión y presentación de informes en caso de «cambios de empresa», deben tener en cuenta las disposiciones paralelas del DCS mundial de la OMI. Esto garantizará que las mismas entidades jurídicas supervisen y notifiquen de acuerdo con los períodos de notificación calculados de manera similar para sus buques que realizan actividades de transporte marítimo relacionadas con el EEE en

virtud del Reglamento SNV de la UE y del DCS mundial de la OMI. Para ello, se modificarán el artículo 3 y el artículo 11, apartado 2, del Reglamento SNV de la UE.

2. Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que deben someterse a un seguimiento y notificación anuales para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, el «peso muerto» debe definirse y notificarse como un parámetro obligatorio, mientras que la «carga transportada» se mantiene como un parámetro de seguimiento voluntario para aquellas empresas que desean proporcionar un cálculo de la eficiencia energética promedia de sus buques basado en la carga transportada. El parámetro actual de transporte marítimo «tiempo transcurrido en el mar» manejado por la UE debe sustituirse por la definición empleada por el DCS mundial de la OMI «horas de navegación». Por último, el cálculo de la «distancia recorrida» debe tomar como base las opciones elegidas según las directrices pertinentes del DCS de la OMI. Para ello, se modificarán el artículo 6, apartado 3, el artículo 9, apartado 1, el artículo 10, el artículo 11, apartado 3, el artículo 21, apartado 2, y el anexo II, letra A, apartado 1, del Reglamento SNV de la UE.
3. El contenido mínimo de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta las «Directrices para el desarrollo de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB)» de la OMI, excepto las disposiciones que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Para ello, se modificará el artículo 6, apartado 3, del Reglamento.

Por otro lado, deben mantenerse algunas características relevantes del Reglamento SNV de la UE. Son las siguientes:

1. Se mantendrá el alcance en términos de los buques y las actividades contemplados en el Reglamento SNV de la UE (por lo tanto, cubrirá la mayoría de los buques que superen las 5 000 GT que recalen en los puertos de la UE para fines de transporte marítimo). Las actividades de buques que no se consideran transporte marítimo, como el dragado, la instalación de tuberías y el apoyo a las actividades de instalación en alta mar, continúan sin estar sujetas a los requisitos de seguimiento y notificación.
2. Las emisiones de CO₂ procedentes de los buques en los puertos de la Unión también deben seguirse y notificarse por separado, a fin de incentivar el uso de las medidas disponibles para reducir las emisiones de CO₂ en dichos puertos de la UE y sensibilizar sobre las emisiones generadas por el transporte marítimo. Asimismo, los datos sobre viajes internos a cualquier Estado miembro de la UE deben ser objeto de seguimiento y notificación para permitir que las autoridades de los Estados miembros tengan datos sólidos y comparables sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo en su territorio. Se deben mantener las disposiciones actuales de SNV respecto a la verificación de datos por parte de terceros acreditados, con objeto de mantener el objetivo de la UE de proporcionar información sólida y comparable a lo largo del tiempo para la toma de decisiones futuras en la UE o a nivel internacional.
3. Las disposiciones del Reglamento SNV de la UE sobre la publicación de los datos sobre las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética de los buques individuales también se mantendrán para ayudar a eliminar las barreras del mercado que dificultan la adopción de tecnologías y comportamientos más eficientes en el sector.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario¹⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) El transporte marítimo tiene un impacto en el clima global, como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) generadas durante el transporte marítimo. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte¹⁵. El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- (2) Todos los sectores de la economía deben contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en línea con el compromiso de los colegisladores

¹² DO C [...] de [...], p. [...].

¹³ XXX.

¹⁴ XXX.

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

expresado en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ y la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.

- (3) La Resolución del Parlamento Europeo de febrero de 2014 relativa a un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 instó a la Comisión y a los Estados miembros a establecer un objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40 % en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento Europeo también señaló que todos los sectores de la economía tendrían que contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se comprometía a aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales.
- (4) En sus Conclusiones del 24 de octubre de 2014, el Consejo Europeo aprobó un objetivo vinculante de la Unión que contempla una reducción a nivel interno de al menos el 40 % en las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990. El Consejo Europeo también señaló la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte, e invitó a la Comisión a examinar otros instrumentos y medidas que permitan plantear desde una perspectiva global y tecnológicamente neutra, entre otros aspectos, la promoción de la reducción de emisiones, las fuentes de energía renovable y la eficiencia energética en el transporte.
- (5) Sobre la base del Libro Blanco de la Unión sobre transporte¹⁸ de 2011, en 2013 la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero¹⁹.
- (6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo²⁰ (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados²¹ y dos

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

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

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf.
COM(2013) 479.

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

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

Reglamentos de Ejecución²². El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO₂ en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones deben presentarse antes del 30 de abril de 2019.

- (7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar que esté en consonancia con dicho acuerdo internacional.
- (8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)²³, la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó²⁴ en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»).
- (9) Teniendo en cuenta la coexistencia de estos dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación, la Comisión evaluó, de conformidad con el artículo 22 del Reglamento SNV de la UE, cómo alinear los dos sistemas para reducir la carga administrativa para los buques, manteniendo al mismo tiempo los objetivos del Reglamento SNV de la UE.
- (10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, alcance, verificación, transparencia o notificación de CO₂ del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el

²² Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1927 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 de la Comisión, de 4 de noviembre de 2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (DO L 299, de 5.11.2016, p. 22).

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

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

DCS mundial de la OMI en relación con las definiciones, los parámetros de seguimiento y los modelos y los planes de seguimiento.

- (11) Las modificaciones del Reglamento SNV de la UE deben garantizar que las mismas entidades jurídicas sean responsables de hacer un seguimiento durante períodos de notificación calculados de manera similar cuando las actividades de un buque entre en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Por lo tanto, las definiciones relativas a las empresas y los períodos de notificación, incluida la presentación de informes en caso de cambio de empresas, deben modificarse para tener en cuenta las disposiciones de la OMI.
- (12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», aunque la información relativa a la «carga transportada» debe transmitirse de forma voluntaria. El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI ²⁵ para reducir la carga administrativa.
- (13) El contenido de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta el DCS mundial de la OMI excepto las partes del plan que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Por lo tanto, cualquier disposición «*por viaje*» debe mantenerse como parte del plan de seguimiento.
- (14) Es necesario diferir la fecha de aplicación para garantizar que el seguimiento, la notificación y la verificación en curso se efectúen de manera coherente durante el período de notificación.
- (15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de CO₂ de los buques que hacen escala en puertos del EEE como primer paso de un enfoque por etapas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (16) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2015/757 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

- 1) El artículo 3 se modifica como sigue:

²⁵ Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

- a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) "empresa": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo;»;
- b) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:
- «m) "período de notificación": período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambos inclusive; para los viajes con inicio y fin en dos años civiles diferentes, los respectivos datos se computarán en el año civil que corresponda;»;
- c) se añade la letra nueva p):
- «p) "Peso muerto": diferencia en toneladas entre el desplazamiento de un buque en aguas de densidad relativa de 1,025 kg/m³ al calado de carga de verano y el desplazamiento en rosca del buque; el calado de carga de verano debe considerarse el calado máximo de verano según lo certificado en el cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración o una organización reconocida por ella.».

2) El artículo 6 se modifica como sigue:

- a) El apartado 3 se modifica como sigue:
- i) Las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) datos del buque, incluidos su nombre, número de identificación de la OMI, tipo de buque y nombre de la empresa;»;
- «(b) descripción de los motores y otros elementos consumidores de fueloil del buque y de los tipos de combustible utilizados;»;
- «(c) factores de emisión;».
- ii) Se suprime la letra d).
- iii) Se suprime la letra g).
- iv) En la letra h), el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
- «iii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos para determinar y registrar las horas de navegación;».
- v) El inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) calidad de los datos, incluidos los procedimientos para detectar y colmar las lagunas de información;».

3) En el artículo 9, el apartado 1 se modifica como sigue:

- a) Las letras e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:
- «e) horas de navegación;»;
- «f) la carga transportada, de forma voluntaria;».

- 4) El artículo 10 se modifica como sigue:
- a) La letra h) se sustituye por el texto siguiente:
«h) total de horas de navegación;».
- 5) El artículo 11 se modifica como sigue:
- a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
«2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, en una fecha lo más próxima posible al día de la realización del cambio y, a más tardar, tres meses después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad.»;
- b) se agrega un nuevo inciso xi) al apartado 3, letra a):
«xi) peso muerto del buque;».
- 6) En el artículo 21, apartado 2, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:
«g) total anual de horas de navegación;».
- 7) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

Será aplicable a partir del 1 de enero del año siguiente al de su entrada en vigor. El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el
Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

El Presidente

El Presidente