



Bruselas, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 525/2013

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Necesidad de actuar en relación con el cambio climático y las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques

En diciembre de 2010, las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) reconocieron que el calentamiento del planeta no tenía que superar en más de 2 °C las temperaturas registradas antes de la revolución industrial¹. Es fundamental que no se produzca ese rebasamiento para limitar las consecuencias negativas de la interferencia humana sobre el sistema climático. Ese objetivo a largo plazo exige reducir de aquí a 2050² las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero al menos en un 50 % respecto a los niveles de 1990.

Los países desarrollados deben reducir sus emisiones entre un 80 % y un 95 % para 2050 en comparación con los niveles de 1990³. A medio plazo, la UE se ha comprometido a reducir de aquí a 2020 sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % respecto a los niveles de 1990, y en un 30 % si se dan las condiciones adecuadas. Este compromiso forma parte de uno de los cinco objetivos principales de la *Estrategia Europa 2020* de la UE⁴. Además, el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo han acordado que todos los sectores de la economía deben contribuir a esa reducción de emisiones⁵. Para contribuir a la Estrategia Europa 2020, en el Libro Blanco de la Comisión sobre el transporte⁶ se indica que, de aquí a 2050, las emisiones de CO₂ del transporte marítimo de la UE deben reducirse en un 40 % (si fuera posible, en un 50 %) respecto a los niveles de 2005.

En 2010, las emisiones totales de CO₂ relacionadas con las actividades de transporte marítimo en Europa (incluidas las rutas en el interior de la UE y los viajes con destino a la UE y los viajes con salida de la UE) se estimaron ascendían a aproximadamente 180 millones de toneladas de CO₂. A pesar de la introducción en 2011 por la Organización Marítima Internacional (OMI) de unas normas mínimas de eficiencia energética aplicables a ciertas categorías de buques nuevos («Índice de Eficiencia Energética de Proyecto», EEDI)⁷, se prevé que las emisiones van a aumentar, sobre todo debido al crecimiento esperado de la demanda de transporte marítimo por la intensificación del comercio mundial.

Y ello a pesar de que existen medidas operativas y tecnologías para reducir el consumo de energía y las emisiones de CO₂ de los buques hasta en un 75 % (según cifras de la OMI). Puede considerarse que muchas de esas medidas son rentables, ya que al reducirse el precio del combustible se compensan los gastos de inversión y explotación. Esta contradicción puede explicarse por la existencia de barreras comerciales que dificultan la generalización de esas tecnologías y medidas operativas, por ejemplo la ausencia de información fiable sobre la eficiencia en el consumo de combustible o de tecnologías de modernización de los buques, la falta de acceso a financiación para poder invertir en mejoras de la eficiencia de los buques, y

¹ Decisión 1/CP.16 de la Conferencia de las Partes en la CMNUCC (los «Acuerdos de Cancún»).

² Según el Cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

³ Conclusiones del Consejo Europeo de 29/30.10.2009 y Resolución del Parlamento Europeo de 4.2.2009 [2008/215(INI)].

⁴ COM(2010) 2020 final.

⁵ Directiva 2003/87/CE y Decisión n° 406/2009/CE.

⁶ COM(2011) 144 final

⁷ Revisión del anexo VI del Convenio MARPOL.

la división de incentivos, ya que los propietarios de buques no se benefician de sus inversiones en eficiencia cuando el combustible lo pagan los explotadores.

Mandato para actuar a nivel de la UE

El aumento previsto de las emisiones de CO₂ de los buques se opone a los objetivos de la UE y tiene impactos negativos sobre el cambio climático. Además, a nivel de la UE, el transporte marítimo internacional es el único modo de transporte no incluido en el compromiso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que exige esfuerzos adicionales a todos los demás sectores.

El Consejo y el Parlamento Europeo recordaron el compromiso de actuar contraído en el paquete de medidas sobre clima y energía adoptado el 23 de abril de 2009: «En el caso de que los Estados miembros no hayan adoptado, para el 31 de diciembre de 2011, ningún acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Comunidad no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la CMNUCC, la Comisión debe presentar una propuesta para incluir las emisiones marítimas internacionales en los objetivos de reducción de la Comunidad con vistas a la entrada en vigor del acto propuesto para 2013. Esta propuesta debe minimizar cualquier repercusión negativa en la competitividad de la Comunidad, teniendo en cuenta los beneficios ambientales potenciales⁸.».

Ese plazo ha expirado sin que se hayan adoptado suficientes medidas internacionales como el EEDI, a pesar de que no se espera que ese índice, por sí solo, pueda propiciar reducciones absolutas de emisiones en comparación con los años de referencia, si efectivamente tiene lugar el crecimiento previsto del tráfico. Por consiguiente, la Comisión ha realizado una serie de actividades preparatorias en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional.

Necesidad de un planteamiento por etapas para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo

Hoy por hoy no se conoce el volumen exacto de las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero del transporte marítimo de la UE porque tales emisiones ni se siguen ni se notifican. La evaluación de impacto y la consulta con las partes interesadas (véase la sección 2) han puesto de manifiesto que una condición *sine qua non* para cualquier medida basada en el mercado o cualquier norma de eficiencia, independientemente de que se aplique a nivel de la UE o a nivel internacional, es disponer de un sistema sólido de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

Además, un sistema de esas características debe contribuir a eliminar las barreras comerciales, en particular la falta de información sobre eficiencia de los buques. Sobre la base de los resultados de la evaluación de impacto, se espera que, gracias a un sistema de seguimiento, notificación y verificación, de aquí a 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero puedan reducirse hasta en un 2 % en comparación con una situación sin cambios, y que los costes netos agregados puedan registrar una reducción de hasta 1 200 millones EUR.

Si se introduce ese sistema como primera etapa, podrá dedicarse más tiempo al debate y la toma de decisiones sobre objetivos de reducción de emisiones, medidas basadas en el mercado y normas de eficiencia para conseguir esas reducciones al mínimo coste, sobre todo en relación con los debates a nivel mundial en la OMI.

⁸ Considerando 2 de la Decisión nº 406/2009/CE y considerando 3 de la Directiva 2009/29/CE.

Habida cuenta de la clara preferencia de la Comisión por medidas adoptadas a nivel internacional, el sistema de seguimiento, notificación y verificación de la UE debería servir de ejemplo para aplicar un sistema de esas características de alcance mundial, con objeto de acelerar los debates internacionales. En este contexto, se presentarán las propuestas pertinentes a la OMI cuando resulte oportuno. Cuando se decida un sistema de alcance mundial, el Reglamento propuesto deberá modificarse para adaptar el sistema de la UE al sistema mundial.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Consulta con las partes interesadas

En el marco del II Programa Europeo sobre el Cambio Climático (ECCP) se creó un grupo de trabajo (WG6) encargado de analizar las opciones estratégicas expuestas en el segundo estudio de la OMI⁹ sobre gases de efecto invernadero de 2009 y en el estudio CE Delft¹⁰ de 2009. Ese grupo, además, ha permitido la celebración de consultas técnicas formales con partes interesadas y ha aportado su contribución a la labor realizada por consultores externos, por ejemplo reduciendo la lista de opciones. En 2011 se organizaron tres reuniones de dos días, con más de cien participantes procedentes de las administraciones nacionales, de asociaciones del sector naviero internacionales y de la UE y de otras asociaciones y ONG. En el sitio web de la Comisión pueden consultarse públicamente las actas, el documento informativo y la presentación de esas reuniones¹¹.

Además, la Comisión creó una plataforma de alto nivel que reunió a destacados expertos en el sector del transporte marítimo con objeto de propiciar un debate estratégico directamente con el vicepresidente Kallas y la comisaria Hedegaard. Esas reuniones se celebraron los días 3 de febrero, 28 de junio y 7 de noviembre de 2011.

Entre el 19 de enero y el 12 de abril de 2012, es decir, en doce semanas, se llevó a cabo una consulta pública en línea. La apertura de esa consulta pública se anunció en un comunicado de prensa. La consulta se realizó siguiendo los principios generales y las normas mínimas para la consulta de la Comisión a las partes interesadas.

Sus resultados confirman que un acuerdo a escala mundial en la OMI se considera la mejor opción a largo plazo para reducir las emisiones de efecto invernadero del sector del transporte marítimo. En el caso de una medida a escala europea, la opinión generalizada es que tal medida debería establecer unas condiciones equitativas para todos los buques que utilicen los puertos europeos. La mayoría opina también que cualquier medida basada en el mercado o cualquier norma de eficiencia tiene que llevar aparejado un seguimiento de las emisiones sólido y transparente. Ese seguimiento debe establecerse de tal manera que se eviten las cargas administrativas indebidas y que se garanticen unos resultados de los informes exactos. En el sitio web de la Comisión se han publicado otros resultados de la consulta¹².

Por último, el 5 de diciembre de 2012 se celebró otra reunión de partes interesadas con 120 participantes procedentes del sector, ONG, los Estados miembros y terceros países, centrada en el diseño de un sistema de seguimiento, notificación y verificación en la UE. En esa reunión se confirmó la necesidad de tal sistema, ya que, hoy por hoy, no se dispone de

⁹ *The Second IMO Greenhouse gases study*, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

datos sólidos sobre las emisiones de CO₂. En el sector del transporte marítimo ya hay en marcha varias iniciativas para el seguimiento y la notificación del consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética. La opinión generalizada entre los participantes fue que, para reducir la carga administrativa, el sistema de seguimiento, notificación y verificación debía basarse en la información exigida por los convenios internacionales y que ya está disponible a bordo de los buques. En el sitio web de la Comisión se han publicado las presentaciones y conclusiones correspondientes¹³.

Evaluación de impacto

En la evaluación de impacto se analizan y comparan varias opciones estratégicas de medidas basadas en el mercado y una opción en la que solo se contempla un sistema de seguimiento, notificación y verificación. Las conclusiones principales son las siguientes:

- Las principales barreras comerciales que dificultan la aplicación de medidas rentables de reducción son:
 - i) la falta de información fiable sobre la eficiencia en el consumo de combustible de los buques o la ausencia de tecnologías de modernización de los buques;
 - ii) la falta de acceso a financiación para poder invertir en la eficiencia de los buques;
 - iii) la división de incentivos, ya que los propietarios de buques no se benefician de sus inversiones en eficiencia porque, debido a la estructura de las operaciones de los buques, el combustible lo pagan con frecuencia los explotadores.

Para que cualquier medida concreta tenga éxito, esas barreras tendrán que desaparecer.

- Existe un potencial considerable de reducción de las emisiones de los buques aplicando toda una serie de medidas técnicas y operativas, dirigidas principalmente a aumentar su eficiencia energética. El ahorro en gastos de combustible gracias a esas medidas técnicas u operativas compensa los costes previstos.
- Todas las opciones analizadas ofrecen beneficios netos desde los puntos de vista ambiental (reducción de las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes), económico (ahorro neto de costes para el sector del transporte marítimo) y social (menos problemas sanitarios gracias a la reducción de las emisiones de SO_x y partículas, creación de empleo, etc.).
- En términos de reducción de emisiones y de ahorro económico, los mayores beneficios podrían obtenerse con dos tipos de fondos de compensación —un fondo basado en las contribuciones, con un precio fijo del carbono, y un fondo basado en los objetivos, con un objetivo establecido de reducción y la fijación indirecta de los precios— y un régimen de comercio de derechos de emisión para el sector marítimo.

Se considera que esa opción es la mejor para eliminar las barreras comerciales, y se prevé que, con ella, se habrán conseguido, en 2030, reducciones en torno al 10 % en comparación con 2005. El ahorro neto para el sector del transporte marítimo podría ser considerable si desaparecieran todas las barreras comerciales (hasta de 12 000 millones EUR en 2030 y, como media anual, hasta 5 000 millones EUR). En

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

particular, existe un potencial de ahorro considerable si se aplican las tecnologías existentes de mejora de la eficiencia, con un coste negativo en este sector, y, si se combinan con medidas operativas, se conseguirá reducir aún más las emisiones de CO₂.

- La opción que se refiere únicamente al sistema de seguimiento, notificación y verificación conduciría a una reducción más limitada de emisiones, estimada en hasta un 2 % para 2030 (en comparación con la situación de referencia), y a un ahorro de hasta unos 1 200 millones EUR en 2030 (con una media anual de aproximadamente 900 millones EUR). Esa opción se centraría en la eliminación de las barreras comerciales relacionadas con la falta de información, ya que se generaría información sobre el consumo de combustible y se sensibilizaría a los directivos respecto al ahorro potencial en gastos de combustible. Los costes de aplicación se estiman en alrededor de 26 millones EUR al año (si se excluyen del ámbito de aplicación los buques con un arqueo bruto inferior a 5 000). En general, la relación costes/beneficios relativa de esta opción es muy alta.

Los resultados completos se presentan en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

Resumen de la acción propuesta

El objetivo principal del presente Reglamento es establecer un sistema europeo de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ de los buques, como primera medida a adoptar dentro de un planteamiento por etapas para reducir esas emisiones. Con vistas a reducir los costes administrativos asociados, y garantizar al mismo tiempo, la obtención de resultados sólidos, se proponen unos requisitos simples y racionales para ese sistema. Con ese planteamiento se pretende, pues, aprovechar al máximo los datos existentes a bordo de los buques.

En consecuencia, los elementos operativos del sistema de seguimiento, notificación y verificación propuesto son los siguientes:

- Atención centrada en el CO₂ como principal gas de efecto invernadero emitido por los buques, así como en otra información relevante para el cambio climático, por ejemplo información sobre la eficiencia energética, para eliminar las barreras comerciales que dificultan la generalización de medidas rentables de mitigación, y para adaptar el sistema de seguimiento, notificación y verificación en función de los debates de la OMI sobre normas de eficiencia aplicables a los buques existentes.
- Cálculo de las emisiones anuales de CO₂ sobre la base del consumo y del tipo de combustible, así como de la eficiencia energética, utilizando los datos disponibles en los cuadernos de bitácora, los informes diarios y las notas de entrega de combustible.
- Recurso a las estructuras y organismos existentes del sector marítimo, en particular a las organizaciones reconocidas para la verificación de informes de emisión y la emisión de documentos de conformidad.
- Exclusión de los pequeños emisores (buques con un arqueo bruto inferior a 5 000), que representan aproximadamente el 40 % de la flota pero solo el 10 % de las emisiones totales.

En principio, el sistema de seguimiento, notificación y verificación podría aplicarse también a las emisiones de otros gases de efecto invernadero, forzadores climáticos y contaminantes atmosféricos como los SO_x y los NO_x. Un enfoque integrado de esas características podría permitir obtener una amplia gama de información ambiental pertinente, aprovechando, al

mismo tiempo, los efectos de sinergia a favor del sector del transporte marítimo y de las autoridades públicas. No obstante, el enfoque racional que se propone aplicar al sistema de seguimiento, notificación y verificación, que se basa en los documentos y equipos existentes a bordo de los buques, no podría utilizarse para medir otras emisiones que no sean las de CO₂. Además, el equipo necesario de medición de esas otras emisiones no puede considerarse suficientemente fiable ni disponible comercialmente para su uso en el mar. Hoy por hoy, pues, el sistema propuesto de seguimiento, notificación y verificación debe aplicarse únicamente a las emisiones de CO₂. Más adelante, convendría reconsiderar este ámbito de aplicación.

Por lo que se refiere al alcance geográfico del seguimiento, en principio se trataría de cubrir, de una manera no discriminatoria para todos los buques independientemente de su pabellón, las rutas siguientes:

- viajes en el interior de la UE,
- viajes desde el último puerto situado fuera de la Unión hasta el primer puerto de escala en la UE (viajes con destino a la UE),
- Viajes desde un puerto de la UE hasta el próximo puerto de escala fuera de la UE (viajes con salida de la UE).

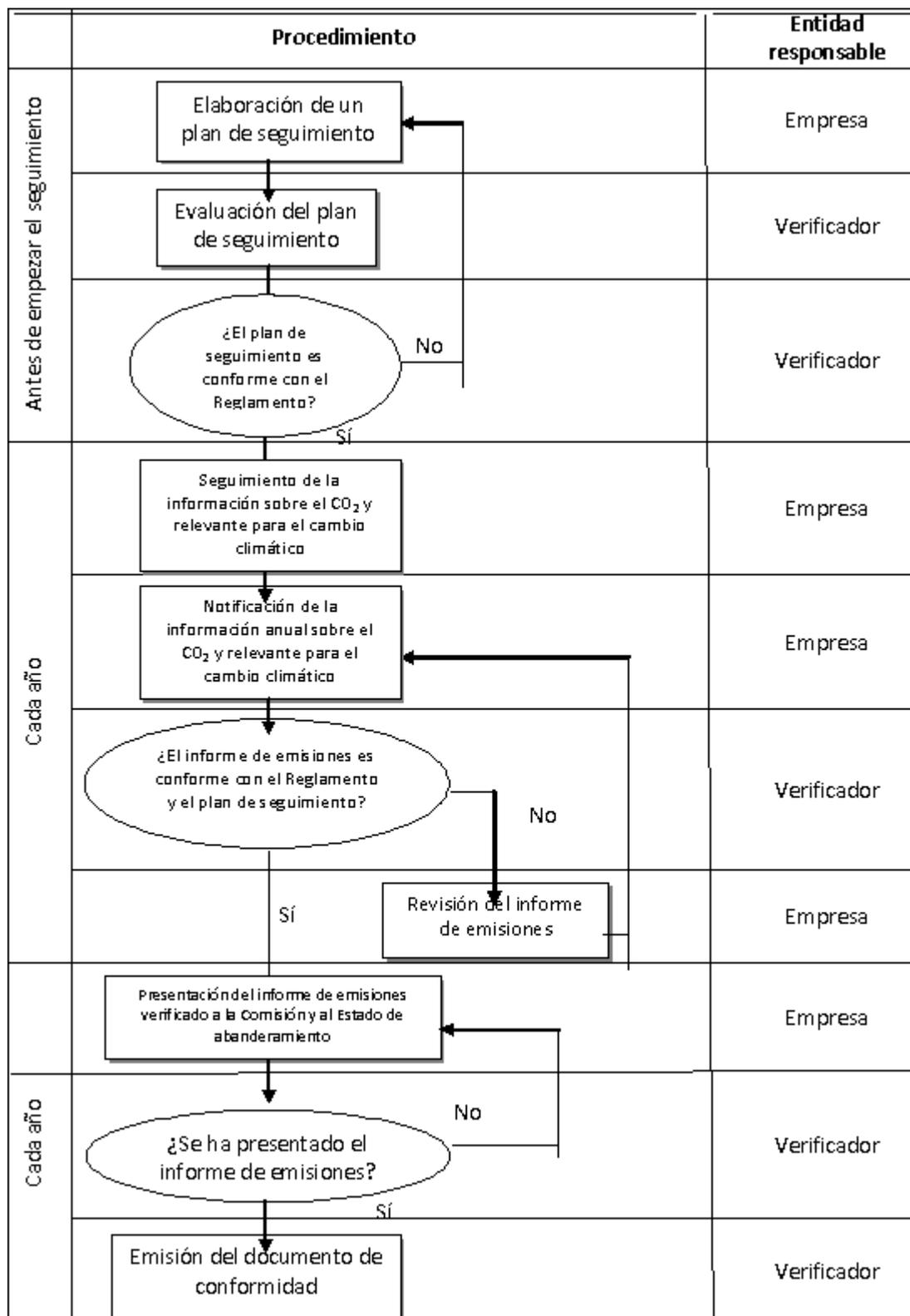
El ciclo de conformidad se basará en un planteamiento estándar. Se propone aplicar un planteamiento racional y asignar un número limitado de tareas a la Comisión, que estará asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM). Las tareas relacionadas con la comprobación de los planes de seguimiento, los informes de emisiones, la comunicación con los propietarios y explotadores de buques y la emisión de documentos de conformidad podrían correr a cargo de verificadores terceros. Esos organismos, que pueden ser organismos reconocidos, ya tienen gran experiencia y desempeñan un papel importante en la seguridad marítima. Los Estados miembros se encargarían de hacer cumplir las obligaciones del sistema de seguimiento, notificación y verificación, en concreto las autoridades del Estado del puerto, recurriendo a los mecanismos existentes de supervisión por el Estado rector del puerto y por el Estado de abanderamiento y a los datos publicados por la Comisión.

El sistema propuesto de seguimiento, notificación y verificación podría convertirse en un sistema de alcance mundial solo con unas pocas adaptaciones, ya que utiliza los documentos exigidos a nivel internacional y las estructuras existentes, tales como las autoridades del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto y las sociedades de clasificación.

Para facilitar la aplicación de ese sistema, es preciso establecer normas más específicas de verificación y de acreditación de verificadores. Además, deben revisarse, a la luz de datos científicos y en función de la evolución de las normas internacionales, la descripción de los cuatro métodos de seguimiento y la determinación de otra información relevante para el cambio climático, por ejemplo los indicadores de eficiencia previstos en los anexos I y II del Reglamento propuesto. A tal fin, debe facultarse a la Comisión para que adopte los actos delegados correspondientes.

Para simplificar la preparación de los planes de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático, se utilizarán modelos electrónicos. La Comisión proporcionará y adoptará esos modelos por medio de actos de ejecución.

En el gráfico que se ofrece a continuación se describen las etapas del procedimiento de seguimiento, notificación y verificación.



3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Base jurídica

La base jurídica de la propuesta legislativa es el artículo 192, apartado 1, del TFUE. La propuesta persigue un objetivo legítimo enmarcado en el artículo 191, apartado 1, del mismo Tratado, a saber, luchar contra el cambio climático. La propuesta legislativa pretende garantizar el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques y, por ende, aumentar la disponibilidad de la información necesaria para la formulación de políticas y la toma de decisiones en el contexto de los compromisos contraídos por la Unión en materia de cambio climático, así como ofrecer incentivos para la adopción de medidas de mitigación. Estos objetivos no pueden alcanzarse por medios menos restrictivos que los que supone una propuesta legislativa.

Principio de subsidiariedad

Para que pueda justificarse una acción de la Unión, es preciso respetar el principio de subsidiariedad.

a) Carácter transnacional del problema (prueba de necesidad)

El carácter transnacional del cambio climático y del transporte marítimo es un aspecto importante que debe tenerse en cuenta a la hora de determinar la necesidad de una acción a nivel de la Unión. Una acción solo a nivel nacional no sería suficiente para cumplir los objetivos establecidos en el Libro Blanco sobre el transporte. Es preciso, pues, que la Unión cree un marco que permita cumplir los requisitos fijados en la Unión y a nivel internacional y que garantice la armonización del seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

b) Prueba de eficacia (valor añadido)

No cabe duda de que la intervención de la Unión producirá mayores beneficios en términos de eficacia que cualquier acción que pueda emprenderse a nivel nacional. Dado que los compromisos fundamentales en materia de cambio climático se contraen a nivel de la Unión, incluido el objetivo de reducción de emisiones del transporte marítimo para 2050, establecido en el Libro Blanco sobre el transporte, es lógico desarrollar las normas del sistema también a ese nivel. Además, ese marco jurídico será una garantía de eficacia, ya que se utilizará un sistema armonizado para todos los viajes efectuados entre puertos de distintos Estados miembros, que representan aproximadamente el 90 % de las escalas efectuadas en los puertos de los Estados miembros de la UE. Por otra parte, el hecho de actuar a nivel de la UE puede evitar que se distorsione la competencia en el mercado interior porque se impondrán las mismas limitaciones medioambientales a todos los buques que hagan escala en los puertos de la UE.

Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

No excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de reunir datos fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques. Además, la metodología del sistema de seguimiento, notificación y verificación prevista en el Reglamento propuesto se basa en la información que ya se encuentra disponible en la actualidad a bordo de los buques y no hará falta ningún equipo adicional.

La proporcionalidad de la medida propuesta está garantizada también por el hecho de que está centrada en las emisiones de CO₂, que representan el 98 % de las emisiones de gases de efecto

invernadero del sector del transporte marítimo, y en buques grandes con un arqueo bruto superior a 5 000. Se excluye, así, a prácticamente la mitad de los casi 19 000 buques con un arqueo bruto superior a 300 que hicieron escala en puertos de la UE en 2010¹⁴, pero cubriendo, no obstante, el 90 % de las emisiones totales de los buques.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Como se especifica en la ficha financiera que acompaña al presente Reglamento, este se aplicará utilizando el presupuesto actual y no tendrá impacto en el marco financiero plurianual. Se prevén unos costes de desarrollo de tecnologías de la información limitados para adaptar la herramienta existente, que alberga y gestiona la AESM (alrededor de 0,5 millones EUR). Para garantizar la participación de la AESM, las tareas secundarias correspondientes de la Agencia tendrán que ser activadas y aprobadas por su Consejo de Administración.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

Cláusula de revisión

La propuesta incluye una disposición por la que se autoriza a la Comisión a revisar el presente Reglamento en función de la evolución en la escena internacional, en particular en caso de que la OMI introduzca un sistema de seguimiento, notificación y verificación de alcance mundial. Si eso ocurre, el Reglamento propuesto deberá revisarse y, si procede, modificarse para adaptar el sistema al que se adopte a nivel internacional.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 525/2013

(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 de la propuesta de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El paquete de medidas sobre clima y energía¹⁷, que preconiza la contribución de todos los sectores de la economía, incluido el transporte marítimo internacional, a la reducción de emisiones, establece un mandato claro: «En el caso de que los Estados miembros no hayan adoptado, para el 31 de diciembre de 2011, ningún acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Comunidad no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la CMNUCC, la Comisión debe presentar una propuesta para incluir las emisiones marítimas internacionales en los objetivos de reducción de la Comunidad con vistas a la entrada en vigor del acto propuesto para 2013. Esta propuesta debe minimizar cualquier repercusión negativa en la competitividad de la Comunidad, teniendo en cuenta los beneficios ambientales potenciales.».
- (2) En julio de 2011, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó una serie de medidas técnicas y operativas, en particular el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB), que suscitarán mejoras desde el punto de vista de la reducción del aumento previsto de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero que, por sí solos, no pueden generar las reducciones absolutas de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional que resultan

¹⁵ DO C de , p. .

¹⁶ DO C de , p. .

¹⁷ Decisión nº 406/2009/CE y Directiva 2009/29/CE.

necesarias para alcanzar el objetivo global de limitar a 2 °C el aumento de las temperaturas mundiales.

- (3) Según datos facilitados por la OMI, el consumo de energía y las emisiones de CO₂ específicos de los buques podrían reducirse en hasta un 75 % aplicando medidas operativas y utilizando las tecnologías existentes; puede considerarse que muchas de esas medidas son rentables, ya que al reducirse el precio del combustible se compensan los gastos de inversión y explotación.
- (4) Para reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de CO₂ basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera etapa dentro de un planteamiento gradual tendente a incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión.
- (5) La adopción de medidas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de combustible se ve dificultada por la existencia de barreras comerciales, como la ausencia de información fiable sobre la eficiencia en el consumo de combustible o de tecnologías de modernización de los buques, la falta de acceso a financiación para poder invertir en mejoras de la eficiencia de los buques, y la división de incentivos, ya que los propietarios de buques no se benefician de sus inversiones en eficiencia cuando el combustible lo pagan los explotadores.
- (6) Los resultados de la consulta con las partes interesadas y de los debates con socios internacionales indican que debe aplicarse un planteamiento por etapas para incluir las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión, con el establecimiento, en un primer momento, de un sistema SNV sólido aplicable a las emisiones de CO₂ del transporte marítimo y la fijación, más adelante, del precio de esas emisiones. Ese planteamiento facilitará la consecución de un acuerdo a nivel internacional sobre los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre las demás medidas necesarias para realizar esas reducciones al mínimo coste.
- (7) Se espera que la introducción de un sistema SNV a nivel de la Unión permita reducir las emisiones hasta en un 2 % en comparación con una situación sin cambios y conseguir ahorros netos agregados de hasta 1 200 millones EUR de aquí a 2030, ya que ese sistema podría contribuir a la eliminación de las barreras comerciales, en particular la falta de información sobre la eficiencia de los buques. Esta reducción de los costes de transporte debería facilitar el comercio internacional. Además, un sistema SNV sólido es un requisito previo a cualquier medida basada en el mercado o a cualquier norma de eficiencia, independientemente de que se aplique a nivel de la Unión o a nivel internacional. También proporciona datos fiables para fijar objetivos precisos de reducción de emisiones y evaluar los avances realizados en cuanto a la contribución del transporte marítimo a la consecución de una economía hipocarbónica.
- (8) A efectos de seguimiento deben tenerse en cuenta todos los viajes en el interior de la Unión, todos los viajes con destino a la UE desde el último puerto situado fuera de la Unión hacia el primer puerto de escala en la Unión, y todos los viajes con salida de la UE desde un puerto de la Unión hacia el próximo puerto de escala fuera de la UE. También deben cubrirse las emisiones de CO₂ que se producen en los puertos de la Unión, incluso cuando los buques están atracados al muelle o desplazándose dentro del puerto, en particular si se han previsto medidas específicas para reducir o prevenir

tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques, independientemente de su pabellón.

- (9) El sistema SNV propuesto debe plasmarse en un reglamento, habida cuenta de la complejidad y el carácter sumamente técnico de las disposiciones previstas, de la necesidad de unas normas uniformes, aplicables en toda la Unión, para reflejar el carácter internacional del transporte marítimo y del gran número de buques que se espera hagan escala en los puertos de los distintos Estados miembros, así como para facilitar su aplicación en toda la Unión.
- (10) Un sistema SNV sólido y específico para los buques a nivel de la Unión debe basarse en el cálculo de las emisiones a partir del combustible consumido en los viajes desde y hacia puertos de la Unión, ya que los datos sobre las ventas de combustible no permiten realizar adecuadamente estimaciones exactas sobre el consumo de combustible en este contexto específico, habida cuenta de la gran capacidad de los tanques de los buques.
- (11) El sistema SNV de la Unión debe cubrir también otra información relevante para el cambio climático que permita determinar la eficiencia de los buques o analizar con más profundidad los factores que favorecen las emisiones. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de las barreras comerciales que crea la falta de información.
- (12) Para limitar al máximo la carga administrativa que pesa sobre propietarios y explotadores de buques, en particular las pequeñas y medianas empresas, y optimizar la relación costes-beneficios del sistema SNV sin hacer peligrar el objetivo de cubrir la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, las normas del sistema SNV deben aplicarse a los grandes emisores. Se ha decidido aplicar un umbral de 5 000 de arqueo bruto después de realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques que llegan y salen de puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas. Este umbral no discriminatorio garantizará la cobertura de los emisores más importantes. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad ambiental del sistema.
- (13) Para reducir aún más el esfuerzo administrativo de propietarios y explotadores de buques, las normas de seguimiento deben centrarse en el CO₂, por ser el principal gas de efecto invernadero emitido por el transporte marítimo y porque contribuye hasta en un 98 % a las emisiones totales de este sector.
- (14) Las normas deben tener en cuenta los requisitos existentes y los datos que ya se encuentran a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a los propietarios de buques la oportunidad de elegir uno de los siguientes métodos de seguimiento: utilizar notas de entrega de combustible, realizar un seguimiento del tanque de combustible líquido, utilizar indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o medir las emisiones directamente. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico del buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.

- (15) Toda empresa responsable, durante un período completo de notificación, de un buque que realice actividades de transporte marítimo debe considerarse responsable de todos los requisitos de seguimiento y notificación exigidos para ese período de notificación, incluida la presentación de un informe de emisiones verificado satisfactoriamente. En caso de cambio de propiedad, el nuevo propietario solo será responsable de las obligaciones en materia de seguimiento y notificación relativas al período de notificación durante el cual haya tenido lugar el cambio de propietario. Para facilitar el cumplimiento de esas obligaciones, el nuevo propietario debe recibir un ejemplar del plan de seguimiento más reciente y, si procede, del documento de conformidad. El cambio de propietario debe dar lugar también a la modificación del plan de seguimiento, para que el nuevo propietario pueda tomar sus propias decisiones en cuanto a la metodología de seguimiento.
- (16) En esta etapa, el sistema SNV de la Unión no debe aplicarse a otros gases de efecto invernadero, a otros forzadores climáticos ni a otros contaminantes atmosféricos para evitar la obligación de instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles, lo que podría dificultar la aplicación del sistema.
- (17) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben organizarse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales y las cifras agregadas correspondientes al consumo de combustible y a la eficiencia de los buques. Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas, con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat¹⁸.
- (18) La verificación a cargo de verificadores acreditados debe garantizar que los planes de seguimiento y los informes de emisiones sean correctos y conformes con los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Para simplificar la verificación, los verificadores deben comprobar la credibilidad de los datos, comparándolos con las estimaciones efectuadas a partir de los datos y las características del seguimiento del buque. La Comisión podría facilitar esas estimaciones. Los verificadores deben ser personas físicas o jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n° 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° 339/93¹⁹.
- (19) A bordo de los buques debe conservarse un documento de conformidad emitido por un verificador para demostrar que se cumplen las obligaciones en materia de seguimiento, notificación y verificación. Los verificadores deben informar a la Comisión de la emisión de tales documentos.
- (20) Basándose en su experiencia en la ejecución de tareas similares en el ámbito de la seguridad marítima, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) debe asistir a la Comisión en la realización de algunos trabajos.

¹⁸ DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

¹⁹ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

- (21) El incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento debe dar lugar a la imposición de sanciones. El control del cumplimiento de las obligaciones vinculadas al sistema SNV debe basarse en los instrumentos existentes, a saber, los instituidos en aplicación de la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento²⁰, y de la 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 puerto²¹, y en información sobre la emisión de documentos de conformidad. A la lista de certificados y documentos a que se refiere el artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe añadir el documento de conformidad del buque con las obligaciones en materia de seguimiento y notificación.
- (22) La Directiva 2009/16/CE prevé la detención de un buque si no lleva a bordo los certificados exigidos. No obstante, en el caso de los buques que no hayan cumplido las obligaciones de seguimiento y notificación durante más de un período de notificación, debe preverse la posibilidad de expulsión del puerto. Esta disposición debe aplicarse de tal manera que permita corregir la situación en un período de tiempo razonable.
- (23) El Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático²², debe modificarse para que prevea requisitos en materia de seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo por los Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.
- (24) El sistema SNV de la Unión debe servir de modelo para la aplicación de un sistema SNV de alcance mundial. Es preferible un sistema mundial, ya que podría considerarse más eficaz por su mayor alcance. En este contexto, la Comisión debe compartir con la OMI y otros organismos internacionales pertinentes información sobre la aplicación del presente Reglamento, y presentar a la OMI los documentos relevantes. Si se alcanza un acuerdo sobre un sistema SNV de alcance mundial, la Comisión debe revisar el sistema de la Unión para adaptarlo al sistema mundial.
- (25) Para garantizar la utilización de las mejores prácticas y datos científicos disponibles, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en relación con la revisión de determinados aspectos técnicos del seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ de los buques y para especificar las normas en materia de verificación de los informes de emisiones y de acreditación de verificadores. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso con expertos, durante los trabajos preparatorios. A la hora de preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe velar por una transmisión simultánea, puntual y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (26) Para garantizar que se aplican unas condiciones uniformes de utilización de los sistemas automatizados y de los modelos electrónicos normalizados que permitan notificar coherentemente las emisiones y otra información relevante para el cambio climático a la Comisión y a los Estados miembros de que se trate, deben conferirse a la

²⁰ DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

²¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

²² DO L 165 de 18.6.2013, p. 13.

Comisión competencias de ejecución. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²³.

- (27) El objetivo de la acción propuesta, a saber, realizar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de CO₂ de los buques, como primera etapa de un planteamiento gradual tendente a reducir esas emisiones, no puede ser alcanzado de forma suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte marítimo, y, por motivos de escala y efectos de la medida, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión. La Unión puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad contemplado en el artículo 5 del Tratado. De acuerdo con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (28) Las normas por las que se establece el sistema SNV deben cumplir las disposiciones de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos²⁴, y del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos²⁵.
- (29) El presente Reglamento debe entrar en vigor el 1 de julio de 2015 para que los Estados miembros y las partes interesadas dispongan de tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias que permitan la aplicación efectiva del presente Reglamento antes del 1 de enero de 2018, fecha de inicio del primer período de notificación.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y de otra información relevante para el cambio climático de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo de una forma rentable.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

²³ DO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

²⁴ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

²⁵ DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a 5 000, en lo relativo a las emisiones que generen durante sus viajes desde el último puerto de escala hasta un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta su próximo puerto de escala, así como en el interior de los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.
2. 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 propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «emisiones», la liberación de CO₂ a la atmósfera por los buques indicados en el artículo 2;
- b) «puerto de escala», el puerto en el que un barco se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, con exclusión de las paradas realizadas con el único fin de repostar, reabastecerse y/o proceder al relevo de la tripulación;
- c) «empresa», el propietario de un buque como los indicados en el artículo 2 o cualquier otra 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;
- d) «arqueo bruto», el arqueo calculado de acuerdo con el reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques previsto en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969;
- e) «verificador», una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ y con el presente Reglamento;
- f) «verificación», las actividades realizadas por un verificador para evaluar la conformidad de los documentos transmitidos por la empresa con los requisitos del presente Reglamento;
- g) «otra información relevante para el cambio climático», la información relativa al consumo de combustible, al transporte y a la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar el comportamiento de los buques;
- h) «factor de emisión», la tasa media de emisión de un gas de efecto invernadero relativa a los datos de la actividad de un flujo fuente, en la hipótesis de una oxidación completa en la combustión y de una conversión completa en todas las demás reacciones químicas;
- i) «incertidumbre», parámetro asociado al resultado obtenido en la determinación de una magnitud, mediante el cual se caracteriza el grado de dispersión de los valores

²⁶ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

que cabría atribuir razonablemente a la misma, y que incluye los efectos de los factores de error aleatorios y sistemáticos; se expresa en porcentaje y describe un intervalo de confianza en torno al valor medio que comprende el 95 % de los valores obtenidos, teniendo en cuenta cualquier asimetría presente en la correspondiente distribución;

- j) «estimación prudente», conjunto de hipótesis establecidas de manera que se evite cualquier subestimación de las emisiones anuales o cualquier sobreestimación de las distancias o del volumen de la carga transportada;
- k) «tonelada de CO₂», una tonelada métrica de CO₂;
- l) «período de notificación», un año civil durante el cual deben seguirse y notificarse las emisiones.

CAPÍTULO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN

SECCIÓN 1

Principios y métodos de seguimiento y notificación

Artículo 4

Principios comunes de seguimiento y notificación

1. Las empresas seguirán y notificarán, respecto a cada buque, la cantidad y el tipo de combustible consumido durante un año civil en el interior de cada puerto de la jurisdicción de un Estado miembro y durante cada viaje de llegada o salida de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, con arreglo a los apartados 2 a 6.
2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán todas las emisiones resultantes de la combustión de combustibles. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.
3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos, sin perjuicio de los cambios y excepciones que apruebe el verificador.
4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluidos las hipótesis, las referencias, los factores de emisión y los datos de actividad, de una manera transparente que permita al verificador reproducir la determinación de las emisiones.
5. Las empresas velarán por que la determinación de las emisiones no sea sistemática ni conscientemente inexacta. Identificarán y reducirán cualquier fuente de inexactitud.
6. Las empresas proporcionarán los medios para obtener una certeza razonable de la integridad de los datos de emisión que deben seguirse y notificarse.

Artículo 5

Métodos de seguimiento y notificación de las emisiones del transporte marítimo

A los efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán sus emisiones y otra información relevante para el cambio climático respecto de cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000, siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I.

SECCIÓN 2

PLAN DE SEGUIMIENTO

Artículo 6

Contenido y presentación del plan de seguimiento

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones y de otra información relevante para el cambio climático respecto a cada uno de sus buques con un arqueo bruto superior a 5 000.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 1 de enero de 2018, la empresa presentará al verificador un plan de seguimiento sin retrasos indebidos y, a más tardar, dos meses después de su primera escala en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.
3. El plan de seguimiento a que se refiere el apartado 1 consistirá en una descripción exhaustiva y transparente de la metodología de seguimiento de un buque concreto y contendrá, al menos, los elementos siguientes:
 - a) identificación y tipo del buque, incluidos su nombre, su número de matrícula OMI (Organización Marítima Internacional), su puerto de matrícula y el nombre de su propietario;
 - b) nombre de la empresa y dirección, teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto;
 - c) descripción de las fuentes de emisión a bordo del buque, como los motores principales o auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte, así como los tipos de combustible utilizados;
 - d) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades asignados para actualizar la lista de fuentes de emisión durante el año de notificación, con objeto de garantizar la exhaustividad del seguimiento y la notificación de las emisiones del buque;
 - e) descripción de los procedimientos utilizados para comprobar la exhaustividad de la lista de viajes;
 - f) descripción de los procedimientos de seguimiento del consumo de combustible del buque, en particular:
 - i) el método elegido del anexo I para calcular el consumo de combustible de cada fuente de emisión, incluida la descripción del equipo de medición utilizado, si procede,
 - ii) los procedimientos de medición del combustible abastecido y del combustible que hay en el tanque y una descripción de los instrumentos de medición utilizados y de los procedimientos de registro, extracción,

transmisión y almacenamiento de información sobre las mediciones, si procede,

- iii) el método elegido para la determinación de la densidad, si procede,
 - iv) un procedimiento que permita garantizar que la incertidumbre total de las mediciones de combustible es coherente con los requisitos del presente Reglamento, si es posible haciendo referencia a la legislación nacional, a cláusulas de contratos de los clientes o a normas de exactitud de los proveedores de combustible;
- g) factores de emisión aplicados a cada tipo de combustible o, en el caso de combustibles alternativos, metodologías de determinación de los factores de emisión, incluidos la metodología de muestreo, los métodos de análisis y una descripción de los laboratorios utilizados (y, si procede, la acreditación ISO 17025 confirmada);
- h) descripción de los procedimientos utilizados para determinar los datos de actividad por viaje, en particular:
- i) los procedimientos, responsabilidades y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar la distancia por viaje efectuado,
 - ii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar las mercancías transportadas y el número de pasajeros, según proceda,
 - iii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar el tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada;
- i) descripción del método a utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan;
- j) fecha de la última modificación del plan de seguimiento.
4. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. Las normas técnicas por las que se establecen los modelos de los planes de seguimiento a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos de ejecución. La Comisión adoptará esos actos de ejecución de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 7

Modificaciones del plan de seguimiento

Las empresas comprobarán periódicamente si el plan de seguimiento del buque refleja su naturaleza y funcionamiento y si puede perfeccionarse la metodología de seguimiento.

Una empresa modificará el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones siguientes:

- a) cuando cambia el propietario del buque;
- b) cuando se generan nuevas emisiones a partir de nuevas fuentes de emisión o debido a la utilización de nuevos combustibles que aún no figuran en el plan de seguimiento;

- c) cuando un cambio en la disponibilidad de datos, debido al uso de nuevos tipos de instrumentos de medición, métodos de muestreo o métodos de análisis, o por otras razones, se traduce en una mayor precisión a la hora de determinar las emisiones;
- d) cuando los datos obtenidos con una metodología de seguimiento anterior han resultado ser incorrectos;
- e) cuando el plan de seguimiento no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y los verificadores piden a la empresa que lo modifique.

Las empresas comunicarán a los verificadores sin retrasos indebidos cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.

El verificador evaluará toda modificación significativa del plan de seguimiento.

SECCIÓN 3

SEGUIMIENTO DE LAS EMISIONES Y DE OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

Artículo 8

Seguimiento de las actividades durante un período de notificación

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones según lo indicado en el anexo I, parte A.

Artículo 9

Seguimiento por viaje

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, las empresas realizarán el seguimiento de la siguiente información, en relación con cada buque y por cada viaje de llegada y salida de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

- a) el puerto de salida y puerto de llegada, incluidos el día y la hora de salida y de llegada;
- b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total y estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas;
- c) el CO₂ emitido;
- d) la distancia recorrida;
- e) el tiempo transcurrido en el mar;
- f) la carga transportada;
- g) el transporte.

Artículo 10

Seguimiento por año

Basándose en el plan de seguimiento aprobado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, la empresa, respecto a cada buque y por cada año civil, realizará el seguimiento de los parámetros siguientes según lo indicado en el anexo I, parte A, y en el anexo II:

- a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total y estableciendo una distinción entre el combustible utilizado dentro de las zonas de control de emisiones y el utilizado fuera de ellas;
- b) el CO₂ total emitido;
- c) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- d) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- e) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- f) las emisiones de CO₂ generadas en el interior de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado al muelle;
- g) la distancia total recorrida;
- h) el tiempo total transcurrido en el mar;
- i) el transporte total;
- j) la eficiencia energética media.

SECCIÓN 4

NOTIFICACIÓN

Artículo 11

Contenido del informe de emisiones

1. El 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático en relación con todo el período de notificación y respecto a cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.
2. En caso de cambio de propietario de un buque, la nueva empresa velará por que cada buque bajo su responsabilidad cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento en relación con todo el período de notificación durante el que haya asumido la responsabilidad del buque considerado.
3. Las empresas indicarán en el informe de emisiones a que se refiere el apartado 1 la siguiente información:
 - a) los datos de identificación del buque y de la empresa, en particular:
 - i) el nombre del buque,
 - ii) el número de matrícula OMI,
 - iii) el puerto de matrícula,

- iv) la eficiencia técnica del buque [Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) o valor estimado del índice (EIV), conforme a la Resolución MEPC.215(63) de la OMI, si procede],
 - v) el nombre del propietario del buque,
 - vi) la dirección del propietario del buque y su sede,
 - vii) el nombre de la empresa (si no es la propietaria del buque),
 - viii) la dirección de la empresa (si no es la propietaria del buque) y su sede,
 - ix) la dirección, teléfono, fax y correo electrónico de una persona de contacto;
- b) el método de seguimiento utilizado y su nivel de incertidumbre;
 - c) los resultados del seguimiento anual de los parámetros conforme al artículo 10.

Artículo 12

Formato del informe de emisiones

1. El informe de emisiones a que se refiere el artículo 11 se presentará utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos completados, así como modelos electrónicos.
2. Las normas técnicas por las que se establecen los formatos de intercambio de datos y los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 1 se determinarán por medio de actos de ejecución. La Comisión adoptará esos actos de ejecución de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, apartado 2, del presente Reglamento.

CAPÍTULO III

VERIFICACIÓN Y ACREDITACIÓN

Artículo 13

Alcance de las actividades de verificación e informe de verificación

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 con los requisitos previstos en los artículos 6 y 7. Si la evaluación contiene recomendaciones que es necesario incorporar al plan de seguimiento, la empresa revisará ese plan antes de que empiece el período de notificación.
2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones con los requisitos de los artículos 8 a 11 y de los anexos I y II.
3. En particular, el verificador se cerciorará de que las emisiones y otra información relevante para el cambio climático que figuran en el informe de emisiones se hayan determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6. El verificador se asegurará también de que las emisiones y otra información relevante para el cambio climático declaradas en los informes sean coherentes con los datos calculados a partir de otras fuentes de conformidad con los anexos I y II.
4. Si el verificador, según su leal saber y entender, concluye en su evaluación que el informe de emisiones no contiene inexactitudes ni errores, emitirá un informe de verificación. El informe de verificación especificará todas las cuestiones pertinentes respecto a la labor realizada por el verificador.

5. Si, tras las evaluaciones, el verificador concluye que el informe de emisiones contiene inexactitudes, errores o incoherencias, o considera que no cumple los requisitos de los artículos 11 y 14 y del anexo I, informará de ello puntualmente a la empresa y le solicitará que presente un informe de emisiones revisado. La empresa corregirá los casos de no conformidad o las incoherencias de manera que pueda concluir el proceso de verificación a su debido tiempo. Llegado el caso, el verificador indicará en su informe de verificación que durante la verificación la empresa resolvió los casos de no conformidad.

Artículo 14

Obligaciones y principios generales aplicables a los verificadores

1. El verificador será independiente de la empresa o del explotador del buque considerado, y realizará las actividades exigidas por el presente Reglamento persiguiendo el interés público. A tal fin, el verificador o toda parte de la misma entidad jurídica no será una empresa ni un explotador de buques, ni el propietario de una empresa ni propiedad de una empresa, ni mantendrá con la empresa relaciones que pudieran comprometer su independencia e imparcialidad.
2. A la hora de verificar el informe de emisiones a que se refiere el artículo 11 y los procedimientos de seguimiento aplicados por la empresa, el verificador evaluará la fiabilidad, credibilidad y precisión de los sistemas de seguimiento y de los datos notificados en relación con las emisiones, en particular:
 - a) la asignación del consumo de combustible a los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - b) los datos comunicados sobre el consumo de combustible y las medidas y cálculos asociados;
 - c) la elección y el uso de factores de emisión;
 - d) los cálculos para determinar las emisiones globales;
 - e) los cálculos para determinar la eficiencia energética.
3. El verificador tomará en consideración los informes presentados con arreglo al artículo 11 únicamente si hay datos fiables y creíbles que permitan determinar las emisiones con un alto grado de certidumbre y a condición de que:
 - a) los datos notificados sean coherentes con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada;
 - b) los datos notificados no presenten incoherencias, en particular en comparación con el volumen total de combustible adquirido cada año por cada buque y con el consumo de combustible agregado durante los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - c) los datos se hayan obtenido de acuerdo con las normas aplicables;
 - d) los registros pertinentes del buque sean completos y coherentes.

Artículo 15

Procedimientos de verificación

1. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados al procedimiento de seguimiento y notificación, comparando las emisiones notificadas con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones significativas, el verificador realizará análisis suplementarios.
2. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados a las distintas fases del cálculo, revisando todas las fuentes de datos y las metodologías utilizadas.
3. El verificador tendrá en cuenta todos los métodos efectivos de control del riesgo aplicados por la empresa para reducir los niveles de incertidumbre, en función de la precisión de los métodos de seguimiento utilizados.
4. La empresa facilitará al verificador cualquier información adicional que permita a este último realizar los procedimientos de verificación. El verificador podrá efectuar inspecciones *in situ* durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos notificados.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 a fin de precisar las normas aplicables a las actividades de verificación a que se refiere el presente Reglamento y los métodos de acreditación de los verificadores. Esos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en el artículo 14 y en las normas pertinentes aceptadas a nivel internacional.

Artículo 16

Acreditación de verificadores

1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento y los informes de emisiones y que emitan los documentos de verificación y conformidad a que se refieren los artículos 13 y 17 estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008.
2. Cuando el presente Reglamento no contemple ninguna disposición específica en relación con la acreditación de los verificadores, se aplicarán las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) nº 765/2008.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24, con objeto de precisar los métodos de acreditación de los verificadores.

CAPÍTULO IV

CONFORMIDAD Y PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN

Artículo 17

Emisión de un documento de conformidad

1. En caso de que, según el informe de verificación, el informe de emisiones a que se refiere el artículo 11 cumpla lo dispuesto en los artículos 11 a 15, así como lo establecido en los anexos I y II, el verificador emitirá un documento de conformidad para el buque considerado.

2. El documento de conformidad a que se refiere el apartado 1 contendrá la siguiente información:
 - a) identidad del buque (nombre, número de matrícula OMI y puerto de matrícula);
 - b) nombre y dirección y sede del propietario del buque;
 - c) identidad del verificador;
 - d) fecha de emisión del documento de conformidad (período de notificación al que se refiere y su plazo de validez).
3. Los documentos de conformidad serán válidos durante dieciocho meses tras el final del período de notificación.
4. El verificador informará sin demora a la Comisión y a la autoridad del Estado de abanderamiento de la emisión de todo documento de conformidad, y transmitirá la información a que se refiere el apartado 2 utilizando sistemas automatizados y formatos completados de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos establecidos por la Comisión de acuerdo con el procedimiento previsto en el presente Reglamento.
5. Las normas técnicas por las que se establecen los formatos de intercambio de datos y los modelos electrónicos a que se refiere el apartado 4 se determinarán por medio de actos de ejecución. La Comisión adoptará esos actos de ejecución de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 25, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 18

Obligación de conservar a bordo un documento de conformidad válido

A partir del 30 de junio de 2019, los buques que lleguen, salgan o se encuentren en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro conservarán a bordo un documento válido, emitido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, que certifique la conformidad del buque con las obligaciones de seguimiento y notificación durante el período de notificación correspondiente.

Artículo 19

Cumplimiento de las obligaciones de seguimiento y notificación e inspecciones

1. Sobre la base de la información publicada con arreglo al artículo 21, apartado 1, cada Estado miembro garantizará el cumplimiento por parte de los buques que enarbolan su pabellón de los requisitos en materia de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12.
2. Cada Estado miembro velará por que, durante las inspecciones de los buques presentes en un puerto bajo su jurisdicción, se verifique si se encuentra a bordo del buque el documento de conformidad a que se refiere el artículo 18.
3. Si perjuicio del apartado 2 del presente artículo, y sobre la base de la información publicada con arreglo al artículo 21, en relación con cada buque que no cumpla lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letras j) y k), que haya entrado en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, ese Estado miembro verificará si el buque conserva a bordo el documento de conformidad a que se refiere el artículo 18.

Artículo 20

Sanciones, intercambio de información y orden de expulsión

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por incumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas no serán menos estrictas que las previstas en la legislación nacional sobre emisiones de gases de efecto invernadero en caso de incumplimiento por los explotadores de las obligaciones de notificación, y serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 1 de julio de 2017 y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior.
2. Los Estados miembros establecerán un intercambio de información y una cooperación eficaces entre sus autoridades nacionales encargadas de velar por el cumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación o, si procede, entre las que tienen encomendados los procedimientos de sanción. Los procedimientos nacionales de sanción aplicados por un Estado miembro se notificarán a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate.
3. En el caso de los buques que hayan incumplido los requisitos de seguimiento y notificación durante más de un período de notificación, la autoridad nacional del Estado del puerto podrá dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la AESM, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Tras una orden de expulsión, todos los Estados miembros denegarán la entrada de ese buque en sus puertos hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación con arreglo a los artículos 8 a 12, cumplimiento que deberá confirmarse por medio de la notificación de un documento de conformidad válido a la autoridad nacional del Estado del puerto que dictó la orden de expulsión.

Artículo 21

Publicación de información

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará las emisiones notificadas con arreglo al artículo 11 y la información sobre la conformidad de la empresa con los requisitos de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 11 y 17.
2. La publicación a que se refiere el apartado 1 contendrá la siguiente información:
 - a) identidad del buque (nombre, número de matrícula OMI y puerto de matrícula);
 - b) identidad del propietario del buque (nombre y dirección del propietario y su sede);
 - c) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, si procede);
 - d) emisiones anuales de CO₂;
 - e) consumo anual total de combustible en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;

- g) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de gases de efecto invernadero por distancia recorrida y carga transportada en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - h) tiempo anual total transcurrido en el mar en los viajes que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - i) metodología de seguimiento aplicada;
 - j) fecha de emisión y fecha de expiración del documento de conformidad;
 - k) identidad del verificador que haya aprobado el informe de emisiones.
3. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones y otra información relevante para el cambio climático del transporte marítimo.
4. La AESM asistirá a la Comisión en el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 11, 12, 17 y 21 del presente Reglamento, con arreglo al Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Artículo 22

Cooperación internacional

1. La Comisión informará con periodicidad a la OMI y a otros órganos internacionales pertinentes de la aplicación del presente Reglamento con vistas a facilitar el desarrollo de normas internacionales en la OMI sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.
2. La Comisión intercambiará información técnica con terceros países sobre la aplicación del presente Reglamento, en particular sobre la evolución de los métodos de seguimiento y la organización de la notificación y de la verificación de los informes de emisiones.
3. En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará el presente Reglamento y, si procede, propondrá las modificaciones oportunas.

CAPÍTULO VI

PODERES DELEGADOS Y COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN; DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23

Delegación de poderes

Se confiere a la Comisión el poder de adoptar actos delegados para completar y modificar los anexos I y II, con objeto de tener en cuenta los datos científicos más recientes, los datos

²⁷ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

disponibles a bordo de los buques, las normas internacionales pertinentes y las normas aceptadas a nivel internacional, con la finalidad de determinar los métodos más precisos y eficaces de seguimiento de las emisiones y para aumentar la exactitud de la información requerida para el seguimiento y la notificación de emisiones, con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 24 y en la medida en que esos actos se refieran a elementos no esenciales del presente Reglamento.

Artículo 24

Ejercicio de la delegación

1. El poder para adoptar los actos delegados a que se refieren los artículos 15, 16 y 23 se confiere a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 23 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. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de ningún acto delegado ya en vigor.
3. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 23 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de esas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.

Artículo 25

Actos de ejecución

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 8 de la Decisión 93/389/CE. Ese Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 26

Modificaciones del Reglamento (UE) n° 525/2013

El Reglamento (UE) n° 525/2013 se modifica como sigue:

1. En el artículo 1 del Reglamento (UE) n° 525/2013²⁸, se añade la letra h) siguiente:
«h) el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques de transporte marítimo en virtud de los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX.».

²⁸ DO L 165 de 18.6.2013, p. 13.

2. Se inserta el artículo 21 *bis* siguiente:

«Artículo 21 bis

Notificación de las emisiones del transporte marítimo

- 1) Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a más tardar el 15 de enero de cada año («año X»), las emisiones de CO₂ del transporte marítimo del año X-2, con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX.
 - 2) La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el [artículo 25 del presente Reglamento], con objeto de precisar los requisitos de seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX, y teniendo en cuenta, cuando proceda, las decisiones pertinentes adoptadas por los organismos de la CMNUCC y el Protocolo de Kioto o los acuerdos derivados de ellas o que las sucedan, o las decisiones adoptadas en el contexto de la Organización Marítima Internacional.
 - 3) La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer la estructura, el formato y el procedimiento para la presentación por los Estados miembros de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo con arreglo a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n° XXXX/XXXX. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el [artículo 26, apartado 2].».
3. En el artículo 25, apartados 2, 3 y 5, se inserta la referencia siguiente:
«21 *bis*».

Artículo 27

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 2015.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

Métodos de seguimiento y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información relevante para el cambio climático

A. CÁLCULO DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE (artículo 9)

Para calcular el consumo de combustible, las empresas aplicarán la fórmula siguiente:

Consumo de combustible x Factor de emisión

El consumo de combustible comprende el combustible consumido en los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte.

El consumo de combustible en el interior de los puertos cuando el buque está atracado al muelle se calculará por separado.

En principio, se utilizarán valores por defecto para los factores de emisión de los combustibles, a no ser que la empresa decida emplear los datos sobre la calidad del combustible que figuran en las notas de entrega de combustible que sirven para demostrar la conformidad con la normativa aplicable en materia de emisiones de azufre.

Los factores de emisión por defecto se basarán en los valores más recientes del IPCC. Pueden obtenerse del anexo VI del Reglamento (UE) nº 601/2012 de la Comisión, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹.

Se aplicarán los factores de emisión adecuados a los biocombustibles y a los combustibles alternativos no fósiles.

B. MÉTODOS DE DETERMINACIÓN DE LAS EMISIONES

La empresa indicará, en el plan de seguimiento, el método de seguimiento que se aplica para calcular el consumo de combustible correspondiente a cada tipo de buque bajo su responsabilidad, y se asegurará de que, una vez elegido, ese método se aplique sistemáticamente.

Al seleccionar una metodología de seguimiento, se contrastarán las mejoras derivadas de una mayor exactitud frente a los aumentos de costes que conlleven.

Se utilizará el consumo real de combustible en cada viaje, que se calculará aplicando uno de los métodos siguientes:

- a) nota de entrega de combustible (BDN) y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible;
- b) seguimiento del tanque de combustible líquido a bordo;
- c) indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables;
- d) mediciones directas de las emisiones.

1. Método A: BDN (notas de entrega de combustible) y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible

Este método se basa en la cantidad y el tipo de combustible que figuran en la BDN, combinados con comprobaciones periódicas de los tanques de combustible mediante lecturas del nivel del tanque. El combustible consumido a lo largo del período se

²⁹ DO L 181 de 12.7.2012, p. 30.

calcula sumando el combustible disponible al principio y las entregas, y restando el combustible que queda al final del período y el combustible descargado entre el principio y el final del período.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

Este método no se utilizará cuando la BDN no se encuentre a bordo de los buques, especialmente cuando la carga se utiliza como combustible, como en el caso del gas de evaporación de los tanques de carga de gas licuado.

Las BDN son obligatorias en virtud de las reglas vigentes del anexo VI del Convenio MARPOL, deben conservarse a bordo durante un período de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible y deben poder ser inspeccionadas fácilmente en cualquier momento. Las comprobaciones periódicas de los tanques de combustible a bordo se basan en lecturas del nivel del tanque. Se utilizan tablas correspondientes a cada tipo de tanque para determinar el volumen presente en el momento de la lectura del nivel de combustible. En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificará la incertidumbre asociada a la BDN. Las lecturas del nivel de combustible en el tanque se efectuarán utilizando métodos adecuados, tales como sistemas automatizados, sondeos o cintas de inmersión. En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificará el método de sondeo del tanque y la incertidumbre asociada.

Cuando la cantidad de combustible recibido o la cantidad de combustible restante en los tanques se determine en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

- a) sistemas de medición embarcados;
- b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o nota de entrega.

La densidad real se expresará en kg/litro y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa aprobación del verificador.

2. Método B: Seguimiento del tanque de combustible líquido

Este método de basa en las lecturas del nivel de combustible en todos los tanques. Las lecturas se realizarán cotidianamente cuando el buque se encuentre en el mar, y siempre que se cargue o descargue combustible.

Las variaciones acumuladas del nivel de combustible en el tanque entre dos lecturas constituyen el combustible consumido a lo largo del período.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

Las lecturas del nivel de combustible en el tanque se efectuarán utilizando métodos adecuados, tales como sistemas automatizados, sondeos o cintas de inmersión. En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificará el método de sondeo del tanque y la incertidumbre asociada.

Cuando la cantidad de combustible recibido o la cantidad de combustible restante en los tanques se determine en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

- a) sistemas de medición embarcados;
- b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o nota de entrega.

La densidad real se expresará en kg/litro y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa aprobación del verificador.

3. Método C: Indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables

Este método se basa en mediciones de los caudales de combustible a bordo. Se trata de acumular los datos de todos los indicadores de caudal conectados a las fuentes de emisión pertinentes para determinar el consumo de combustible total durante un período dado.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso controlar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificarán los métodos de calibración aplicados y la incertidumbre asociada a los indicadores de caudal utilizados.

Cuando la cantidad de combustible consumido se determine en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

- a) sistemas de medición embarcados;
- b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o nota de entrega.

La densidad real se expresará en kg/litro y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa aprobación del verificador.

4. Método D: Medición directa de las emisiones

El método de medición directa de las emisiones puede utilizarse para los viajes que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y para las emisiones generadas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro. El CO₂ emitido comprende el CO₂ emitido por los motores principales, los motores auxiliares, las calderas y los generadores de gas inerte. El consumo de combustible de los buques en los que se recurre a este método a efectos de notificación se calcula utilizando las emisiones medidas de CO₂ y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO₂ en las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO₂ de los gases de combustión por el caudal de esos gases.

En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificarán los métodos de calibración aplicados y la incertidumbre asociada a los dispositivos utilizados.

ANEXO II

Seguimiento de otra información relevante para el cambio climático

A. Seguimiento por viaje (artículo 9)

Para realizar el seguimiento de otra información relevante para el cambio climático por viaje (artículo 9), las empresas se ajustarán a las normas siguientes:

La fecha y hora de salida y llegada se consignarán en hora media de Greenwich (GMT). El tiempo transcurrido en el mar se calculará a partir de la información relativa a la salida y llegada al puerto, y no se tendrá en cuenta el anclaje.

La distancia recorrida puede ser la correspondiente a la ruta más directa entre el puerto de salida y el puerto de llegada o la distancia real recorrida. Si se utiliza la distancia de la ruta más directa entre el puerto de salida y el puerto de llegada, debe tenerse en cuenta un factor de corrección prudente para que no se subestime significativamente la distancia recorrida. En el plan de seguimiento a que se refiere el artículo 6 se especificará el método de cálculo de la distancia aplicado y, si resulta necesario, el factor de corrección utilizado. La distancia recorrida se expresará en millas náuticas.

En el caso de los buques de pasajeros, la carga la constituye el número de pasajeros. En el de todas las demás categorías de buques, la carga se expresará en toneladas y metros cúbicos de mercancías.

El transporte se determina multiplicando la distancia recorrida por la carga transportada.

B. Seguimiento por año (artículo 10)

Para realizar el seguimiento de otra información relevante para el cambio climático por año, las empresas se ajustarán a las normas siguientes:

Para determinar los valores que deben someterse a seguimiento con arreglo al artículo 10 conviene agregar los datos correspondientes de cada viaje.

Para realizar el seguimiento de la eficiencia energética se utilizarán, al menos, cuatro indicadores: consumo de combustible por distancia recorrida, consumo de combustible por transporte efectuado, emisiones de CO₂ por distancia recorrida y emisiones de CO₂ por transporte efectuado; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Consumo de combustible por distancia recorrida = Consumo de combustible anual total / distancia total recorrida

Consumo de combustible por transporte efectuado = Consumo de combustible anual total / transporte total efectuado

Emisiones de CO₂ por distancia recorrida = Emisiones de CO₂ anuales totales / distancia total recorrida

Emisiones de CO₂ por transporte efectuado = Emisiones de CO₂ anuales totales / transporte total efectuado

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivos
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3. *Incidencia estimada sobre los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5. *Contribuciones de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada sobre los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo.

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA**³⁰

Ámbito político 34 = «Acción por el clima»

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**³¹

La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) por la propuesta/iniciativa*

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % en comparación con los niveles de 1990, o en un 30 % si se dan las condiciones al efecto; aumentar hasta un 20 % el porcentaje de las fuentes de energías renovables en nuestro consumo energético final; y aumentar un 20 % la eficiencia energética.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Objetivo específico nº 1

Contribuir, mediante acciones en el ámbito climático a nivel de la UE, al objetivo a largo plazo de estabilizar las concentraciones atmosféricas de gases de efecto invernadero a un nivel que impida una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

Código PPA 34 02: Acción por el clima en la UE y a nivel internacional

Objetivo específico nº 2

Aplicar políticas ambiciosas en el ámbito climático a nivel de internacional para realizar el objetivo a largo plazo de estabilizar las concentraciones atmosféricas de gases de efecto invernadero a un nivel que impida una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

³⁰ GPA: gestión por actividades. PPA: presupuestación por actividades.

³¹ Tal como se contempla en el artículo 49, apartado 6, letra a) o b), del Reglamento financiero.

1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios /la población destinataria.

El establecimiento de un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques permitirá obtener datos sobre esas emisiones, que en la actualidad solo pueden ser objeto de estimaciones, ya que no existen requisitos adecuados de notificación. Cabe esperar que el seguimiento y la notificación de tales emisiones y de indicadores sobre el consumo de combustible y la eficiencia energética de los buques permitirá sensibilizar al sector del transporte marítimo acerca del coste del combustible asociado y de las posibilidades de mejora.

Según la evaluación de impacto, pueden conseguirse una reducción de emisiones y un ahorro de combustible de hasta el 2 % en comparación con lo que ocurriría en una situación sin cambios. Eso se traduciría en un ahorro neto para el sector en 2013 de hasta 1 200 millones EUR al año, gracias a la disminución de las facturas de combustible.

1.4.4. *Indicadores de resultados e incidencia*

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

Número y porcentaje de buques cuyas emisiones son objeto de seguimiento y notificación de acuerdo con el Reglamento frente al número de buques que hacen escala en puertos de la UE.

Emisiones anuales de CO₂ del transporte marítimo en el ámbito de la UE, medidas a bordo sobre la base del consumo de combustible.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. *Necesidad(es) que deben satisfacerse a corto o largo plazo*

Hoy se desconoce la cantidad exacta de emisiones de CO₂ y de otros gases de efecto invernadero del transporte marítimo de la UE porque esas emisiones no son objeto de seguimiento y notificación. En la evaluación de impacto y en la consulta con las partes interesadas se llegó a la conclusión de que un requisito previo para cualquier medida basada en el mercado, independientemente de que se aplique a nivel de la UE o sea de alcance mundial, es contar con un sistema sólido de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector marítimo.

Si se introduce, como primera etapa, un sistema SNV, podrá dedicarse más tiempo al debate y la toma de decisiones sobre los objetivos de reducción de emisiones y sobre medidas basadas en el mercado para lograr esas reducción al mínimo coste, sobre todo en relación con los debates a nivel mundial en la OMI. Además, ese sistema debe contribuir a eliminar las barreras comerciales, en particular la falta de información sobre eficiencia de los buques.

Para más detalles, véase la exposición de motivos de la presente propuesta.

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión Europea*

Dado que los compromisos fundamentales en materia de cambio climático se contraen a nivel de la Unión, incluido el objetivo de reducción de emisiones del transporte marítimo para 2050, establecido en el Libro Blanco sobre el transporte, es

lógico desarrollar también a ese nivel las normas del sistema SNV. Además, ese marco jurídico será una garantía de eficacia, ya que se utilizará un sistema armonizado para todos los viajes efectuados entre puertos de distintos Estados miembros, que representan aproximadamente el 90 % de las escalas efectuadas en los puertos de los Estados miembros de la UE. Por otra parte, el hecho de actuar a nivel de la UE podría evitar que se distorsione la competencia en el mercado interior porque se impondrán las mismas limitaciones ambientales a todos los buques que hagan escala en los puertos de la UE.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

Las medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero adoptadas en otros sectores, especialmente el RCDE UE, que es el mayor régimen de comercio con fijación previa de límites máximos, han demostrado la necesidad de contar con normas sólidas de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones. Lo que se pretende es garantizar una interpretación común de la definición de una tonelada de CO₂ emitida por una instalación o por un explotador.

1.5.4. Coherencia y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes

Aunque las normas previstas en la propuesta sobre el sistema SNV para el sector del transporte marítimo tienen plenamente en cuenta las características específicas de ese modo de transporte, los principios básicos del seguimiento y la notificación son comparables a los del sistema SNV que se aplica en el marco del RCDE UE.

Debe ser posible, pues, comparar los esfuerzos de reducción de emisiones realizados en los diferentes sectores y modos de transporte.

1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

– Propuesta/iniciativa en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA

– Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2016 hasta 2017

– y pleno funcionamiento para 2018

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)³²

Gestión centralizada directa a cargo de la Comisión

Gestión centralizada indirecta mediante delegación de las tareas de ejecución en:

– agencias ejecutivas

– organismos creados por las Comunidades³³

– organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

– personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea y que estén identificadas en el acto de base pertinente a efectos de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento financiero

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión descentralizada con terceros países

Gestión conjunta con organizaciones internacionales (*especifíquense*)

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

Las medidas necesarias para la aplicación del sistema SNV propuesto que tienen repercusiones presupuestarias se refieren exclusivamente al desarrollo de herramientas informáticas, en concreto la ampliación de los instrumentos existentes explotados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, incluidos los gastos administrativos. La Comisión asumirá el presupuesto de este proyecto único con cargo a la línea presupuestaria 34 02 01 de la DG CLIMA.

Para garantizar la participación de la AESM, las tareas secundarias correspondientes de la Agencia tendrán que ser activadas y aprobadas por su consejo de administración.

Dado el carácter sumamente automatizado del instrumento, se espera que, ulteriormente, su funcionamiento pueda correr a cargo del personal existente de la AESM.

³² Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento financiero.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

La Comisión celebrará reuniones periódicas con los consultores que desarrollan la herramienta informática necesaria (aplicación del sistema THETIS existente, explotado por la AESM), con objeto de seguir la evolución del trabajo.

2.2. Sistema de gestión y control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

La propuesta no lleva aparejado ningún riesgo presupuestario que pudiera requerir medidas más allá del marco normal de control presupuestario de la UE.

2.2.2. Métodos(s) de control previsto(s)

No se requiere ningún método específico de control; llegado el caso, se aplicarán los mecanismos estándar.

2.2.3. Costes y beneficios de los controles y tasa probable de incumplimiento

No se espera que los mecanismos estándar previstos provoquen costes adicionales. Con tales controles estándar no cabe prever ningún caso de no conformidad.

2.3. Medidas de prevención del fraude y las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

No se precisa ninguna medida específica. Se aplicará el marco habitual previsto para los contratos y licitaciones.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

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

- Líneas presupuestarias de gasto existentes

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND ³⁴⁾	de países de la AELC ³⁵⁾	de países candidatos ³⁶⁾	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, letra a bis), del Reglamento financiero
2	34 02 01 [Reducción de las	CD	NO	NO	NO	NO

³⁴⁾ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

³⁵⁾ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

³⁶⁾ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

	emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión]					
--	---	--	--	--	--	--

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, letra a <i>bis</i>), del Reglamento financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

3.2. Incidencia estimada en los gastos

[Esta parte debe rellenarse mediante una hoja de cálculo sobre datos presupuestarios de carácter administrativo (segundo documento adjunto a la presente ficha financiera) y cargarse en CISNET a efectos de consulta entre servicios].

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual:	2	Conservación y gestión de los recursos naturales
--	---	--

DG: CLIMA			2016	2017	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
• Créditos de operaciones										
34 02 01	Compromisos	(1)	0,500							0,500
	Pagos	(2)	0,200	0,300						0,500
Número de línea presupuestaria	Compromisos	(1a)								
	Pagos	(2a)								
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ³⁷										
Número de línea presupuestaria		(3)								

³⁷ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL de los créditos para la DG CLIMA	Compromisos	=1+1a +3	0,500							0,500
	Pagos	=2+2a +3	0,200	0,300						0,500

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,500							0,500
	Pagos	(5)	0,200	0,300						0,500
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 2 del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6	0,500							0,500
	Pagos	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica:

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)								
	Pagos	(5)								
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6								
	Pagos	=5+ 6								

Rúbrica del marco financiero plurianual:	5	«Gastos administrativos»
---	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

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

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		2016	2017	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,500							
	Pagos	0,200	0,300						

3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*

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

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL		
	RESULTADOS																		
	Tipo de resultado ³⁸	Coste medio del resultado	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número total de resultados
OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1 ³⁹																			
- Resultado																			
- Resultado																			
- Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n° 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO n° 2...																			
- Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n° 2																			

³⁸ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo: número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

³⁹ Tal como se describe en el punto 1.4.2., «Objetivo(s) específico(s)».

COSTE TOTAL																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

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

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁴⁰	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	-------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 5⁴¹ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Las necesidades en materia de créditos administrativos las cubrirán los créditos de la DG ya destinados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁴⁰ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁴¹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

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

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)							
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa EJC)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)							
XX 01 04 yy⁴³	- en la sede						
	- en las delegaciones						
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
TOTAL							

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

⁴² AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

⁴³ GPA: gestión por actividades. PPA: presupuestación por actividades.

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

[...]

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual⁴⁴

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

[...]

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

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

⁴⁴ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles en el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁴⁵						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo								

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

[...]

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

[...]

⁴⁵ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.