

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2016/2071 DE LA COMISIÓN

de 22 de septiembre de 2016

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los métodos de seguimiento de las emisiones de dióxido de carbono y a las normas de seguimiento de otra información pertinente

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 5, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2015/757 establece normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y de otra información pertinente de los buques que arriben a puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro o que zarpen de esos puertos o se encuentren en ellos; el objetivo de esas normas es promover la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo de una forma rentable.
- (2) El anexo I del citado Reglamento (UE) 2015/757 establece «Métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂» basados en el consumo de combustible. El anexo II, por su parte, establece normas para el «Seguimiento de otra información pertinente».
- (3) La parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2015/757 dispone que las emisiones de CO₂ se calculen multiplicando los factores de emisión por el consumo de combustible y que este consumo se determine aplicando los métodos de seguimiento —A (nota de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible), B (seguimiento del tanque de combustible líquido a bordo) y C (indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables)— que se establecen en la parte B del mismo anexo I. Por su parte, la Resolución de la OMI ⁽²⁾ que contiene las Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos establece una serie de valores por defecto para los factores de emisión de los combustibles estándar que se utilizan a bordo de los buques. Esos valores por defecto pueden emplearse para calcular las emisiones de CO₂ de la navegación marítima. Disponer que los buques apliquen esos valores por defecto para realizar el seguimiento y notificación de sus emisiones de CO₂ de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) 2015/757 garantizaría sencillez en el enfoque reglamentario y uniformidad en la aplicación.
- (4) Los métodos de seguimiento A, B y C permiten convertir de volumen a masa la cantidad de combustible suministrado (*bunkering*) o la cantidad de combustible restante en los tanques utilizando los valores de la densidad real. De conformidad con el anexo I, parte B, apartado 2, párrafo quinto, del repetido Reglamento (UE) 2015/757, las empresas que utilicen el método de seguimiento B pueden determinar la densidad real a partir de la densidad que arroje un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si lo hay.

⁽¹⁾ DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

Ampliar esa posibilidad a las empresas que utilicen los métodos de seguimiento A y C garantizaría, en sintonía con la norma ISO 3675:1998 ⁽¹⁾, una aplicación armonizada de los tres métodos de seguimiento. Además, reflejaría plenamente las prácticas seguidas por el sector y aumentaría la comparabilidad de los datos sobre el consumo de combustible proporcionados por esos tres métodos.

- (5) Por otra parte, el concepto de «de atraque a atraque» aportaría más claridad y posibilitaría un enfoque armonizado del punto exacto de comienzo y final de cada viaje. Esto, además de reflejar las prácticas del sector, permitiría afinar los parámetros que se utilizan para el seguimiento del «tiempo transcurrido en el mar» y de la «distancia recorrida», contemplados en el anexo II, parte A, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2015/757.
- (6) Las Directrices de la OMI relativas a la utilización voluntaria del indicador operacional de la eficiencia energética del buque (EEOI) ⁽²⁾ y la norma CEN EN 16258 (2012) ⁽³⁾ ofrecen a los buques de transbordo rodado la posibilidad de efectuar el seguimiento y notificación de la carga transportada a partir de la masa efectiva de la carga. Añadir este parámetro adicional a los establecidos en el anexo II, parte A, apartado 1, letra e), del Reglamento (UE) 2015/757 reflejaría mejor las prácticas seguidas por el sector y facilitaría con ello las tareas de seguimiento.
- (7) En sintonía con la práctica habitual de la Comisión de consultar a expertos en la fase preparatoria de los actos delegados, se creó para la navegación marítima en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible (ESSF) un subgrupo de seguimiento, notificación y verificación compuesto por expertos de los Estados miembros y representantes del sector y de la sociedad civil. El subgrupo seleccionó una serie de normas y estándares internacionales y europeos y de avances científicos y técnicos cuya cobertura por el presente Reglamento consideró recomendable. Elaboró así en relación con esos aspectos un proyecto de recomendaciones que recibió el respaldo del ESSF en su sesión plenaria de 28 de junio de 2016.
- (8) Es preciso, pues, modificar en consonancia con lo expuesto los anexos I y II del Reglamento (EU) 2015/757.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos I y II del Reglamento (UE) 2015/757 quedan modificados de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al vigésimo día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de septiembre de 2016.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Norma ISO 3675:1998: petróleo crudo y productos petrolíferos crudos: determinación de la densidad en laboratorio: método del areómetro.

⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684: Directrices de la OMI relativas a la utilización voluntaria del indicador operacional de la eficiencia energética del buque.

⁽³⁾ Norma CEN EN 16258 (2012): Metodología para el cálculo y la declaración de consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte (carga y pasajeros).

ANEXO

Los anexos I y II del Reglamento (UE) 2015/757 quedan modificados como sigue:

1) El anexo I se modifica de la forma siguiente:

a) el texto de la parte A se sustituye por el siguiente:

«A. CÁLCULO DE LAS EMISIONES DE CO₂ (ARTÍCULO 9)

Para calcular las emisiones de CO₂, las empresas aplicarán la fórmula siguiente:

Consumo de combustible × factor de emisión

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

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

Para los factores de emisión de los combustibles utilizados a bordo, se aplicarán los valores por defecto siguientes:

Tipo de combustible	Referencia	Factor de emisión (t-CO ₂ /t-combustible)
1 Diésel/Gasóleo	ISO 8217 Grados DMX a DMB	3,206
2 Fuelóleo ligero (LFO)	ISO 8217 Grados RMA a RMD	3,151
3 Fuelóleo pesado (HFO)	ISO 8217 Grados RME a RMK	3,114
4 Gas licuado de petróleo (GLP)	Propano	3,000
	Butano	3,030
5 Gas natural licuado (GNL)		2,750
6 Metanol		1,375
7 Etanol		1,913

Se aplicarán factores de emisión adecuados a los biocombustibles, a los combustibles no fósiles alternativos y a otros combustibles para los que no se especifica ningún valor por defecto.»;

b) el texto de la parte B se modifica de la forma siguiente:

i) en el párrafo quinto del apartado 1, el texto de la letra b) se sustituye por el siguiente:

«b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o en la nota de entrega de combustible;»,

ii) en el párrafo quinto del apartado 1, se añade la letra c) siguiente:

«c) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible.»;

iii) en el párrafo cuarto del apartado 3, el texto de la letra b) se sustituye por el siguiente:

«b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o en la nota de entrega de combustible;»,

iv) en el párrafo cuarto del apartado 3, se añade la letra c) siguiente:

«c) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible.»;

2) En la parte A del anexo II, el apartado 1 se modifica de la forma siguiente:

a) en la letra a), la primera frase se sustituye por la siguiente:

«la fecha y hora de la salida de un atracadero y de la llegada a otro se consignarán en hora del meridiano de Greenwich (GMT/UTC).»;

b) en la letra b), la última frase se sustituye por la siguiente:

«La distancia recorrida se determinará desde el atracadero del puerto de salida hasta el atracadero del puerto de llegada y se expresará en millas náuticas.»;

c) en la letra e), el texto del párrafo primero se sustituye por el siguiente:

«para los buques de transbordo rodado, la carga transportada se definirá como la masa de la carga a bordo, determinada como la masa real o como el número de unidades de carga (camiones, automóviles, etc.) o de metros de carril ocupado multiplicado por los valores por defecto para su peso.».
