Parlamento Europeo
2019-2024

Documento de sesión

A9-0162/2022

24.5.2022

***I
INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente de opinión: Peter Liese

Ponentes de opinión (*):
José Manuel Fernandes y Valérie Hayer, Comisión de Presupuestos
Mauri Pekkarinen, Comisión de Industria, Investigación y Energía

(*) Comisiones asociadas – artículo 57 del Reglamento interno

Explicación de los signos utilizados

*	Procedimiento de consulta
***	Procedimiento de aprobación
***I	Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
***II	Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
***III	Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ▌ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido.
Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

Página:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO 5

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 191

ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON EL PONENTE 199

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS 202

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA 217

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO 266

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO 284

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....386

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO 388

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

– Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2021)0551),

– Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0318(2021)),

– Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

– Visto el dictamen motivado presentado por el Senado checo, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en el que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,

– Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 8 de diciembre de 2021[1],

– Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 28 de abril de 2022[2],

– Visto el artículo 59 de su Reglamento,

– Vistas las opiniones de la Comisión de Presupuestos, la Comisión de Industria, Investigación y Energía, la Comisión de Desarrollo y la Comisión de Transportes y Turismo,

– Visto el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A9-0000/2022),

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;

2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica

[1] DO C 152 de 6.4.2022, p. 175.
[2] Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;

3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)[3]. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.	(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)[3]. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. ***Al adoptar el Pacto de Glasgow por el Clima, las Partes del Acuerdo de París reconocieron que limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático, y se comprometieron a reforzar sus objetivos para 2030 de aquí a finales de 2022 con el fin subsanar esa falta de ambición, en consonancia con las conclusiones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC). Esto debe hacerse de un modo equitativo y que respete el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales. La revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), así como de su reserva de estabilidad***

del mercado, constituye una oportunidad única.

[3] Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

[3] Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis La urgencia de la necesidad de mantener vivo el objetivo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5 °C ha ganado en relevancia tras las conclusiones formuladas por el GIECC en su informe de 7 de agosto de 2021 titulado «Cambio climático 2021: Bases físicas». El GIECC determinó que la temperatura mundial alcanzará o superará la marca de los 1,5 °C antes de lo previsto inicialmente, en concreto, en los próximos veinte años. También observó que, si no se producen reducciones inmediatas y ambiciosas de las emisiones de gases de efecto invernadero, dejará de ser posible limitar el calentamiento mundial a un incremento de la temperatura de 1,5 ºC, o incluso de 2 ºC. Además, en su informe de 28 de febrero de 2022 titulado «Cambio climático 2022: impactos, adaptación y vulnerabilidad», el GIECC señaló, con un grado de confianza muy elevado, que el cambio climático constituye una amenaza para el bienestar humano y la salud del planeta. Toda demora ulterior en la puesta en marcha de acciones anticipativas y concertadas a escala mundial dará lugar a que se desaproveche una ventana de oportunidad breve y en proceso de cierre acelerado para lograr un futuro tolerable y sostenible para

todos.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter La necesidad de actuar con urgencia se acrecienta con el aumento de la frecuencia y la intensidad de las condiciones meteorológicas extremas como resultado directo del cambio climático. De acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres, el número de catástrofes registradas en todo el mundo y la magnitud de las pérdidas económicas mundiales se han casi duplicado en los últimos veinte años, y una gran parte de ese aumento corresponde a una elevación significativa del número de catástrofes relacionadas con el clima.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quater Por tanto, la Unión debe abordar esta urgencia redoblando sus esfuerzos y estableciéndose como líder internacional en la lucha contra el cambio climático, reflejando al mismo tiempo los principios de equidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, tal como se establece en el artículo 2, apartado 2, del Acuerdo de París.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Considerando 1 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quinquies En su Resolución, de 28 de noviembre de 2019, sobre la situación de emergencia climática y medioambiental[1bis], el Parlamento Europeo instó a la Comisión a adoptar medidas inmediatas y ambiciosas para limitar el calentamiento global a 1,5 °C y evitar una pérdida ingente de biodiversidad, entre otras cosas, abordando las incoherencias de las actuales políticas de la Unión en materia de emergencia climática y medioambiental y garantizando que todas las futuras propuestas legislativas y presupuestarias pertinentes estén plenamente alineadas con el objetivo de mantener el calentamiento global por debajo de 1,5 °C y que no contribuyan a la pérdida de biodiversidad.
	_____
	[1bis] DO C 232 de 16.6.2021, p. 28.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019[4], es abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.	(2) El núcleo de la Comunicación «El Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019[4], es***, por tanto,*** abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.
_____	_____
[4] COM(2019) 640 final.	[4] COM(2019) 640 final.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Considerando 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(3) El Pacto Verde Europeo ***combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, destinadas a lograr la neutralidad climática en la UE*** de aquí a 2050, ***y*** establece una nueva estrategia de crecimiento para transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva***, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos***. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. ***Al mismo tiempo,*** esta transición afecta de manera diferente a ***mujeres y hombres*** y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad ***y*** las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva***, sin dejar a nadie atrás***.	(3) El Pacto Verde Europeo ***proporciona un punto de partida para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión*** de aquí a 2050***, a más tardar, y el objetivo de lograr unas emisiones negativas a partir de entonces, tal como se establece en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo[1 bis].*** Establece una nueva estrategia de crecimiento para transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, ***al tiempo que no deja a nadie atrás en una transición justa que aborde también la pobreza energética***. El Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Esta transición afecta de manera diferente a ***los trabajadores de diversos sectores y a cada género*** y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos y vulnerables, como las personas mayores, las personas con discapacidad***,*** las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas***, y las personas y los hogares con ingresos bajos y medios-bajos***. ***Asimismo, impone mayores desafíos a determinadas regiones, en particular a las estructuralmente desfavorecidas y a las periféricas, así como a las islas.*** Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva.
	[1bis] Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la

neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis El RCDE UE es una piedra angular de la política climática de la Unión y constituye su instrumento clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera eficiente en términos de costes. En consonancia con los compromisos contraídos en la COP26 de Glasgow de revisar las contribuciones determinadas a nivel nacional de forma anual, la Comisión debe revisar su contribución determinada a nivel nacional para tener en cuenta todos los sectores incluidos en el RCDE UE durante esta revisión de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[1bis].
	[1bis] Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Considerando 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) La necesidad y el valor ***del*** Pacto	(4) La necesidad y el valor de ***un*** Pacto

Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de COVID-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo y el bienestar de los ciudadanos de la Unión, que han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía deben mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenirlas o mitigarlas. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático[5].

[5] Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

Verde Europeo ***bien aplicado*** no han hecho sino aumentar a la luz de los gravísimos efectos de la pandemia de COVID-19 sobre la salud, las condiciones de vida y de trabajo y el bienestar de los ciudadanos de la Unión, que han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía deben mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenirlas o mitigarlas***, de una forma que sea justa y dé lugar a que no se deje a nadie atrás, incluidas las personas en riesgo de pobreza energética***. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático[5].

[5] Eurobarómetro especial 513 sobre cambio climático, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_es).

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis) El cumplimiento del Pacto Verde Europeo debe garantizar la creación de empleo de calidad y progreso social para todos. Para que la ambición climática propuesta por la presente Directiva sea socialmente aceptable, debe ir acompañada de una ambición social equivalente, en consonancia con el pilar europeo de derecho sociales. El programa del Pacto Verde Europeo debe constituir una oportunidad para mantener y crear empleos de calidad, promover el trabajo digno, elevar los estándares laborales, consolidar el diálogo social y la negociación colectiva, abordar la discriminación en el trabajo, y fomentar la igualdad de género. A fin de alcanzar

tales objetivos, todas las acciones propuestas en el marco del Pacto Verde Europeo y del paquete «Objetivo 55» han de completarse con unos mecanismos de transición justa.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) En el Reglamento (UE) 2021/1119 ***del Parlamento Europeo y del Consejo***[7] la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990.	(6) En el Reglamento (UE) 2021/1119, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía***, a más tardar,*** de aquí a 2050 ***y lograr emisiones negativas a partir de entonces***. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990.

[7] Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Para llevar a cabo esas reducciones de emisiones, es necesaria la contribución	(7) Para llevar a cabo esas reducciones de emisiones, es necesaria la contribución

de todos los sectores de la economía. Por consiguiente, la aspiración del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), establecido por la Directiva 2003/87/CE ***del Parlamento Europeo y del Consejo***[8] de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente, debe incrementarse de manera acorde con este objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030.

de todos los sectores de la economía. Por consiguiente, la aspiración del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE), establecido por la Directiva 2003/87/CE de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma eficaz en relación con los costes y económicamente eficiente, debe incrementarse de manera acorde con este objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, ***con el objetivo de neutralidad climática de la Unión a alcanzar en 2050 a más tardar y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha establecido en el artículo 2, apartado1, del Reglamento (UE) 2021/1119***.

[8] Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) El RCDE UE debe incentivar la producción de instalaciones que reduzcan parcial o totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, la descripción de algunas categorías de actividades que figura en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE debe modificarse para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones en los sectores en cuestión. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe ser independiente de la naturaleza del proceso	(8) El RCDE UE debe incentivar la producción de instalaciones que reduzcan parcial o totalmente las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, la descripción de algunas categorías de actividades que figura en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE debe modificarse para garantizar la igualdad de trato de las instalaciones en los sectores en cuestión. Además, la asignación gratuita para la fabricación de un producto debe ser independiente de la naturaleza del proceso

de producción. Por consiguiente, es necesario modificar la definición de los productos y de los procesos y emisiones incluidos en el caso de algunos parámetros de referencia a fin de garantizar la igualdad de condiciones para las tecnologías nuevas y existentes. También es necesario desvincular la actualización de los valores de referencia para las refinerías y para el hidrógeno a fin de reflejar la creciente importancia de la producción de hidrógeno fuera del sector de las refinerías.

de producción. Por consiguiente, es necesario modificar la definición de los productos y de los procesos y emisiones incluidos en el caso de algunos parámetros de referencia a fin de garantizar la igualdad de condiciones para las tecnologías nuevas y existentes. También es necesario desvincular la actualización de los valores de referencia para las refinerías y para el hidrógeno a fin de reflejar la creciente importancia de la producción de hidrógeno ***limpio*** fuera del sector de las refinerías.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis Al definir los principios para establecer parámetros de referencia ex ante en determinados sectores y subsectores, la Comisión debe consultar con las partes interesadas pertinentes, también en los sectores y subsectores afectados, con los representantes de la sociedad civil, y con el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático a que se refiere el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/1119.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de	(13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de

almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[13], o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos ***de ejecución*** que especifiquen las condiciones en las que los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso, y que incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO2, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO2.	almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[13], o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso ***y eliminación***. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos ***delegados*** que especifiquen las condiciones en las que los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso ***y eliminación***, y que incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO2, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO2.
[13] Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).	[13] Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 bis El RCDE UE debe evitar en la mayor medida posible las excepciones indebidas y las medidas distorsionadoras. A largo plazo, todos los sectores deben desempeñar un papel en la tarea de contribuir a la consecución de la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y los instrumentos de política

pertinentes de la Unión deben cubrir todas las emisiones de CO_2. La inclusión de las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE UE contribuiría a la economía circular al alentar el reciclaje, la reutilización y la reparación de productos, ayudando al mismo tiempo a la descarbonización de la economía en su conjunto. Dado que las actividades de reciclaje y regeneración están ya cubiertas por el RCDE UE, la inclusión de instalaciones municipales de incineración de residuos reforzaría los incentivos para procurar una gestión sostenible de los residuos de acuerdo con la jerarquía de residuos. Complementaria otros elementos de la legislación de la Unión en materia de residuos. Además, la integración de la incineración de residuos en el RCDE UE garantizaría la igualdad de condiciones entre las regiones que han incluido la incineración de los residuos urbanos en el ámbito de aplicación, reduciendo el riesgo de competencia fiscal entre regiones. No obstante, para evitar la desviación de residuos de las instalaciones municipales de incineración a los vertederos en la Unión, que generan emisiones de metano, y las exportaciones de residuos a terceros países, con un impacto potencialmente peligroso en el medio ambiente, a la inclusión de dichas instalaciones municipales en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE de 1 de enero de 2026 le debe preceder una evaluación de impacto que deberá culminarse el 31 de diciembre de 2024 a más tardar y que, si procede, deberá acompañarse de una propuesta legislativa para prevenir tal desviación de residuos y tales exportaciones.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva
Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 ter Todas las emisiones de gases de efecto invernadero capturadas y transferidas para su utilización mediante procesos de captura y utilización de carbono («CUC») que no se encuentren químicamente fijadas a un producto de manera permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso y eliminación, deben contabilizarse. En tanto no estén cubiertas por mecanismos de tarificación del carbono todas las etapas del proceso, y en particular las emisiones de las instalaciones de incineración de residuos, confiar en la estimación de las emisiones en el punto de su liberación a la atmósfera conduciría a una contabilización insuficiente de las emisiones. Con el fin de regular la captura de carbono de un modo que reduzca las emisiones netas, garantice que todas las emisiones se contabilizan, y que se evita la doble contabilización, al tiempo que se generan incentivos económicos, la Comisión debe evaluar cómo contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados a un producto sobre la base de una evaluación del ciclo de vida del producto, por ejemplo, cuando estas se utilicen para la fabricación de un producto o cuando tal reducción proporcional contribuya a la formulación de políticas nacionales innovadoras, aprobadas por la autoridad competente en el Estado miembro de que se trate, para garantizar e incentivar la cooperación entre sectores, y, cuando proceda, debe presentar una propuesta legislativa para incluir una metodología transparente, comparable y fiable.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva
Considerando 13 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 quater En consonancia con el Reglamento (UE) 2021/1119, debería darse prioridad a la reducción de las emisiones directas, lo que tendrá que complementarse con un aumento de las absorciones de CO2 para lograr la neutralidad climática. A medio plazo, las absorciones de CO2 podrían contribuir ya a elevar la ambición por encima del objetivo climático de la Unión para 2030 fijado en el Reglamento (UE) 2021/1119. Por tanto, la Comisión debe examinar el modo en que las emisiones negativas derivadas de los gases de efecto invernadero que se eliminan de la atmósfera y se almacenan de manera segura y permanente, por ejemplo, a través de la captura directa de aire, pueden contabilizarse e incentivarse en el comercio de derechos de emisión, también mediante la propuesta de un ámbito de aplicación inequívoco y unos criterios y salvaguardas rigurosos para garantizar que tales eliminaciones no compensen las reducciones de emisiones necesarias, y que sean auténticas y permanentes.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva
Considerando 13 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 quinquies De acuerdo con la Comunicación de la Comisión de 14 de octubre de 2020 sobre la estrategia de la UE para reducir las emisiones de metano, el 26 % de las emisiones de metano del continente proceden de los residuos. En todo el mundo, se prevé que, en 2025, los vertederos generen entre el 8 % y el 10 % de todas las emisiones de gases de efecto

invernadero antropogénicas. La Unión debe proponerse reducir de forma significativa el depósito en vertederos en la Unión y en cualquier caso evitar que la futura inclusión de la incineración de residuos en el RCDE UE dé lugar a una desigualdad de condiciones y conduzca a un incremento de los depósitos en vertederos. Por tanto, la Comisión debe evaluar también la posibilidad y viabilidad de incluir en el RCDE UE todos los procesos de gestión de los residuos, como los vertederos, la fermentación, el compostaje o el tratamiento mecánico-biológico.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva
Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los trayectos que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36 % desde 1990. Estas emisiones representan cerca del 90 % de todas las emisiones de navegación de la Unión, ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26 % desde 1990. En una hipótesis de statu quo, se prevé que las emisiones de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a	(14) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los trayectos que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36 % desde 1990. Estas emisiones representan cerca del 90 % de todas las emisiones de navegación de la Unión, ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26 % desde 1990. En una hipótesis de statu quo, se prevé que las emisiones de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a

un 14 % entre 2015 y 2030 y un 34 % entre 2015 y 2050. Si el impacto del cambio climático de las actividades del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.	un 14 % entre 2015 y 2030 y un 34 % entre 2015 y 2050. Si el impacto del cambio climático de las actividades del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático y***, por tanto, socavará el logro del objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, el objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050 a más tardar y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y el objetivo del Acuerdo de París***.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	14 bis) El transporte marítimo internacional es el único modo de transporte no incluido en el compromiso de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, a pesar de que el Parlamento Europeo ha reclamado en reiteradas ocasiones que todos los sectores de la economía contribuyan al esfuerzo conjunto por realizar la transición a unas emisiones netas de gases de efecto invernadero iguales a cero lo antes posible y a más tardar en 2050, en consonancia con los compromisos contraídos por la Unión en el marco del Acuerdo de París. El CO2 sigue siendo la principal causa del impacto climático del transporte marítimo si se calcula sobre la base del calentamiento global potencial en cien años, representando el 98 % o, si se incluye el carbono negro, el 91 % de las emisiones totales internacionales de gases de efecto invernadero en equivalentes de CO2. No obstante, según el informe de la

Organización Marítima Internacional (OMI) titulado «Cuarto Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero», publicado en 2020, en el período de 2012 a 2018 se produjo un incremento del metano (CH4) del 87 %. Por tanto, y en consonancia con las enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 16 de septiembre de 2020 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recogida de datos sobre el consumo de fueloil de los buques, tanto las emisiones de CO2 como las de CH4, así como los óxidos nitrosos (N2O), deben incluirse en la ampliación del RCDE UE a las actividades de transporte marítimo. En consecuencia, las autoridades administrativas deben velar por que las empresas navieras se ocupen del seguimiento y la notificación de los datos agregados sobre emisiones, incluida la liberación de CO2, CH4 y N2O, con el fin de garantizar la coherencia con el Reglamento (UE) .../... [FuelEU Maritime]. Por otra parte, el 31 de diciembre de 2024 a más tardar, la Comisión debe evaluar, y notificar al Parlamento Europeo y al Consejo, el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero distintas de las de CO2, N2O y CH4 en el clima mundial, así como de las partículas con potencial de calentamiento global, y, cuando proceda, presentar una propuesta legislativa sobre la inclusión de tales emisiones y partículas procedentes de las actividades de transporte marítimo en el ámbito de aplicación del RCDE UE.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva
Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[14] un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los colegisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo[15], las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración.	(15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[14] un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los colegisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo[15], las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración. ***Para incrementar la eficacia medioambiental de las medidas de la Unión y evitar la competencia desleal y los incentivos a la elusión, el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para incluir los buques con un arqueo bruto equivalente o superior a 400 toneladas a partir del 1 de enero de 2024. Con el fin de velar por que exista una carga administrativa proporcional, en el caso de los buques con un arqueo bruto de menos de 5 000 toneladas, solo se debe exigir a los operadores que faciliten la información que sea pertinente para la inclusión de tales buques en el ámbito de aplicación del RCDE UE a partir del 1 de enero de 2027, y en particular, la relativa al tipo de combustible, su factor de***

carbono y su densidad energética.

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

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

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

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

Enmienda 23

Propuesta de Directiva
Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse. Sin embargo, ***aunque*** los recientes avances ***logrados por*** la OMI ***son bienvenidos, estas medidas*** no ***bastarán*** para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

Enmienda

(16) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse. Sin embargo, los recientes avances ***en el marco de*** la OMI no ***bastan*** para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París. ***Dado el carácter internacional del transporte marítimo, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros,***

debe incrementar aún más sus esfuerzos diplomáticos para avanzar en el desarrollo de una medida de mercado mundial a escala de la OMI.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	16 bis Las escalas portuarias evasivas en países vecinos no pertenecientes a la UE pueden poner en serio peligro la eficacia del RCDE UE en relación con el transporte marítimo, ya que no reduciría las emisiones totales de este sector. Tales escalas portuarias evasivas incluso podrían incrementar las emisiones globales, en particular cuando la elusión da lugar a travesías más largas a y desde terceros países con normas medioambientales menos exigentes. Por tanto, la Comisión deberá llevar a cabo un seguimiento, e informar bienalmente, [desde el año posterior a la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] de la ejecución del capítulo sobre transporte marítimo y de las posibles tendencias en lo que ataña a las empresas que tratan de evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva, y deberá presentar, cuando proceda, una propuesta legislativa para abordar todo indicio de escalas portuarias evasivas.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar	(17) ***Las emisiones de gases de efecto invernadero del sector marítimo***

medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía[16]. Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro***, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo***

representan en torno al 2,5 % de las emisiones de la Unión. La falta de una acción resuelta en el marco de la OMI ha retrasado la innovación y la introducción de las medidas necesarias para reducir las emisiones en este sector. En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya ***en una parte equitativa*** al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía[16]. ***La entrega de derechos de emisión por partes de las empresas navieras deberá implementarse plenamente a partir de 2024, y las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.*** Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra ***tales emisiones, disponiendo al mismo tiempo las excepciones pertinentes con arreglo a condiciones estrictas en el caso de que los terceros países se responsabilicen de***

jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros ***garantiza la eficacia*** del RCDE UE***, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el*** RCDE UE***, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período 2023-2025. Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las*** emisiones ***verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse un número correspondiente de derechos de emisión. A partir de 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.***

dichas emisiones o se cuente con una medida de mercado mundial de la OMI para cubrir una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. ***A partir de 2027,*** la ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, ***las emisiones de las travesías a y desde terceros países, disponiendo al mismo tiempo las excepciones pertinentes en relación con*** la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, ***y con*** la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro ***con arreglo a condiciones estrictas, en particular, cuando un tercer país aplique un mecanismo de fijación de precios del carbono, o haya establecido, mediante un acuerdo bilateral o multilateral*** entre la Unión y ***uno o varios*** países terceros***, un mecanismo de fijación de precios del carbono vinculado al*** RCDE UE***, conforme al artículo 25 de la Directiva 2003/87/CE, con el fin de limitar y reducir las emisiones a un nivel, al menos, equivalente al*** del RCDE UE***, y en concreto, un mecanismo vinculante para limitar y reducir las emisiones marítimas de gases de efecto invernadero y fijar su precio, dando lugar a una reducción absoluta de las emisiones equivalente al menos al caso en el que el 100 % de tales emisiones se sometiera al RCDE UE, o cuando el tercer país sea un país menos adelantado o un pequeño estado insular en desarrollo que presente un PIB per cápita que no iguale ni supere el promedio de la Unión e incluya tales***

	emisiones ***en sus contribuciones determinadas a nivel nacional con arreglo al Acuerdo de París.***
[16] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.	[16] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) Los efectos adversos del cambio climático repercuten en el respeto de los derechos humanos, como el derecho a la alimentación, al agua, al saneamiento, a la salud, a una vivienda digna y a la vida. El Acuerdo de París estableció como tercer pilar de la acción por el clima las pérdidas y daños y las pérdidas que afectan de manera desproporcionada a las personas que viven en condiciones de vulnerabilidad, los pueblos indígenas, las mujeres, los niños y las personas con discapacidad. Los países de ingreso bajo, de ingreso mediano bajo y menos adelantados son los más vulnerables a los efectos del cambio climático. Aunque su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera es muy pequeña o incluso insignificante, estos países tienden a estar más expuestos a los efectos del cambio climático, especialmente teniendo en cuenta el estado de sus infraestructuras y las condiciones de vida de sus ciudadanos. Estos países se encuentran ahora en una situación catastrófica debido a la combinación de la incapacidad mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, que incrementa aún más sus necesidades y costes de adaptación, y la crisis de las finanzas públicas causada por la pandemia de

COVID-19 y la correspondiente «pandemia de deuda».

Enmienda 27

Propuesta de Directiva
Considerando 17 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 ter La Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo deben trabajar con terceros países para facilitar la aceptación de las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE por lo que respecta al transporte marítimo e intensificar la cooperación internacional en este ámbito. Al mismo tiempo, la Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo han de trabajar para reforzar las medidas mundiales en el marco de la OMI.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Considerando 17 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 ter Se requieren importantes recursos económicos para aplicar el Acuerdo de París, y la Unión mantiene su compromiso de contribuir al objetivo de los países desarrollados de movilizar conjuntamente 100 000 000 000 USD anuales procedentes de diversas fuentes a partir de 2020 con el fin de ayudar a los países en desarrollo. La decisión de la CP 24 de adoptar un objetivo más ambicioso a partir de 2025, que irá más allá del compromiso actual, constituye un paso en la buena dirección, pero los compromisos actuales de los países desarrollados siguen siendo muy insuficientes para alcanzar el objetivo colectivo, por lo que la consiguiente carencia debe subsanarse. La Unión y sus Estados miembros deben

redoblar sus esfuerzos para movilizar financiación internacional para la lucha contra el cambio climático en los países en desarrollo y elaborar una hoja de ruta internacional que defina la parte del compromiso financiero de 100 000 000 000 USD que corresponde equitativamente a cada país desarrollado y los mecanismos que garanticen que se cumplan los compromisos. A partir de 2025, las economías emergentes deben contribuir al futuro incremento de la financiación internacional de la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva
Considerando 17 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 quinquies La Comisión debe asistir a los países en desarrollo e incrementar el apoyo que les presta, también a través del RCDE UE, con el fin de reforzar su capacidad de adaptación y su resiliencia en relación con el cambio climático. El compromiso colectivo de la Unión de apoyar la acción por el clima en los países en desarrollo aumentaría la influencia de la Unión en las negociaciones de la CMNUCC, mientras que su contribución a través del Fondo Verde para el Clima alentaría también a otros países a contribuir a dicho Fondo con un porcentaje de sus propios sistemas de tarificación del carbono. La Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se examinen las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo mediante la evaluación de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores correspondientes a los cubiertos por el RCDE UE y el MAFC.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva
Considerando 17 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 sexies La Unión y sus Estados miembros son los mayores proveedores de financiación pública para la lucha contra el cambio climático. La financiación de la acción por el clima es esencial, ya que muchos países en desarrollo tienen contribuciones determinadas a nivel nacional de naturaleza condicional, cuyo cumplimiento depende de la ayuda financiera. La Comisión debe ayudar a los países en desarrollo a descarbonizar sus industrias, en particular en los sectores correspondientes a los cubiertos por el RCDE UE y el MAFC, con el fin de facilitar que logren sus objetivos de reducción de las emisiones en el conjunto de la economía, de forma acorde con el Acuerdo de París. Debe concederse especial prioridad a las necesidades de los países menos adelantados a través de la utilización de los derechos de emisión del RCDE UE para financiar la lucha contra el cambio climático, en particular la adaptación a los efectos del cambio climático.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva
Considerando 17 septies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 septies La renovación de la flota de buques de clase de hielo y el desarrollo de tecnologías innovadoras que reduzcan las emisiones de tales buques durante la navegación en condiciones invernales llevarán tiempo y requieren apoyo financiero. En la actualidad, los buques de clase de hielo, por su diseño que les

permite navegar en condiciones invernales, producen más emisiones tanto en aguas abiertas como al navegar en condiciones de hielo que buques de tamaño similar diseñados para navegar solo en aguas abiertas. En promedio, cuando navegan en aguas abiertas, los buques de clase de hielo consumen en torno a un 2 % - 5 % más combustible que los buques de tamaño similar diseñados para navegar solo en aguas abiertas. Por tanto, debe implantarse con arreglo a la presente Directiva un método no ligado al pabellón enarbolado que tenga en cuenta las condiciones invernales en las regiones meridionales de la Unión y que propicie una reducción de los derechos de emisión que deben entregar las empresas navieras con arreglo a la clase de hielo de sus buques o a la navegación en condiciones invernales, o a ambos factores, hasta el 31 de diciembre de 2029. Como resultado, a partir de 2030, las empresas navieras deberán ser obligadas a entregar los derechos de emisión correspondientes a un cien por cien (100 %) de las emisiones verificadas notificadas para cada año respectivo, con independencia de la clase de hielo de sus buques y de la navegación en condiciones invernales. También deberá prestarse un apoyo específico a la innovación respecto a la descarbonización de los buques de clase de hielo a través de un Fondo de los Océanos.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los	(18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los

objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En ***su informe***, la Comisión debe ***incluir las propuestas oportunas***.

objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En ***el caso de que se haya adoptado un instrumento de mercado mundial a escala de la OMI que dé lugar a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero en consonancia con el Acuerdo de París y al menos comparables con las resultantes de las medidas de la Unión,*** la Comisión debe ***considerar una reducción proporcional del ámbito de aplicación de las medidas de la Unión con el fin de evitar la creación de una doble carga, manteniendo al mismo tiempo en el ámbito de aplicación del RCDE UE al menos el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías que lleguen a un puerto fuera de la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones de buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, reconociendo al tiempo la soberanía de la Unión para regular su cuota de las emisiones de viajes de transporte marítimo internacional en***

	consonancia con las obligaciones del Acuerdo de París. No obstante, en caso de que no se produzcan progresos suficientes en la OMI o de que las medidas mundiales adoptadas en su marco no sean acordes con el Acuerdo de París y comparables, como mínimo, a las resultantes de las medidas de la Unión, la Comisión debe mantener las medidas de la Unión para cubrir el cien por cien (100 %) de las emisiones de los buques que efectúan travesías desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100 %) de las emisiones de los buques que efectúan travesías desde un puerto fuera de la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, mediante una modificación de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia de su aplicación, también en relación con posibles prácticas de elusión y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia.	(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia de su aplicación, también en relación con posibles prácticas de elusión y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia***, en consonancia con el objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050 a más tardar y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y con los objetivos del Acuerdo de París***.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI. En virtud de la presente Directiva ***y en consonancia con el*** principio de «quien contamina paga», ***mediante un acuerdo contractual, la empresa naviera podría considerar a*** la entidad ***directamente*** responsable de las decisiones que afectan a las emisiones ***de CO2*** del buque responsable de los costes de conformidad. ***Esta*** entidad sería normalmente la responsable de la elección ***del combustible***, la ruta y la velocidad del buque.	(20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI. ***No obstante, la empresa naviera no siempre es la responsable de comprar el combustible o tomar las decisiones operativas que afectan a las emisiones de gases de efecto invernadero del buque. Esas responsabilidades pueden recaer en una entidad distinta de la empresa naviera en virtud de un acuerdo contractual. En tal caso, para garantizar el pleno respeto del*** principio de «quien contamina paga» ***y alentar la adopción de medidas de eficiencia y de combustibles más limpios, se debe incluir en dichos acuerdos una cláusula vinculante para la imputación de los costes, de forma que*** la entidad responsable ***en última instancia*** de las decisiones que afectan a las emisiones de ***gases de efecto invernadero*** del buque ***sea*** responsable ***de cubrir*** los costes de conformidad ***pagados por la empresa naviera*** en virtud de la presente Directiva. ***Dicha*** entidad sería normalmente la responsable de la elección ***y la compra*** del

	combustible ***utilizado por el buque o de la explotación de este en lo que atañe, por ejemplo, a la elección de la carga transportada***, la ruta y la velocidad del buque.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	***20 bis Una transición satisfactoria hacia un transporte marítimo con cero emisiones requiere un enfoque integrado y un entorno propicio para estimular la innovación, tanto en lo que respecta a los buques como a los puertos. Este entorno propicio implica inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, medidas tecnológicas y operativas para aumentar la eficiencia energética de los buques y los puertos, y el despliegue de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoniaco, que son producidos a partir de fuentes de energía renovables, también mediante contratos por diferencias para el carbono («CDC»), y de tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluida la necesaria infraestructura de repostaje y recarga en los puertos. Debe crearse un Fondo de los Océanos con los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión relativos a las actividades de transporte marítimo en el marco del RCDE UE, a fin de mejorar la eficiencia energética de los buques y apoyar inversiones encaminadas a facilitar la descarbonización del transporte marítimo, también por lo que respecta al transporte marítimo de corta distancia y los puertos, y la formación y el reciclaje profesional de los trabajadores. Además, los ingresos generados por las sanciones impuestas con arreglo al Reglamento (UE) ... /... [FuelEU Maritime] deben asignarse al Fondo de**

los Océanos como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo[1bis] y el artículo 3 octies bis ter, apartado 1 de la Directiva 2003/87/CE. La Comisión debe velar por que se otorgue la debida consideración al apoyo a proyectos innovadores que contribuyan al despliegue y la ejecución del Reglamento (UE) .../... [FuelEU Maritime], así como a proyectos que ejerzan un efecto positivo en la biodiversidad y contribuyan a reducir el riesgo de contaminación acústica, atmosférica y marítima.

[1bis] Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

Enmienda 36

Propuesta de Directiva
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a cabo una actividad marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la	(21) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a cabo una actividad marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la

que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse al menos cada ***dos años*** para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación de dicha Directiva. ***Cada dos años***, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.

que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse ***periódicamente y*** al menos ***cada año*** para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación de dicha Directiva. ***Cada año***, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*

(24) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM ***podría*** ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios.

(24) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM ***debe*** ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o elaborando directrices y criterios.

Enmienda 38

Propuesta de Directiva
Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de la Unión para 2030 será necesario reducir las emisiones de los sectores incluidos en el RCDE UE en un 61 % con respecto a 2005. La cantidad de derechos de emisión del RCDE UE a escala de la Unión debe reducirse para crear la señal de precio del carbono necesaria a largo plazo e impulsar este grado de descarbonización. A tal fin, debe aumentarse el factor de reducción ***lineal***, teniendo también en cuenta la inclusión de las emisiones del transporte marítimo. Estas últimas deben derivarse de las emisiones de las actividades de transporte marítimo notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión, ajustadas, a partir del año 2021, mediante	(26) Para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de la Unión para 2030 ***al tiempo que se persigue el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global a 1,5 grados,*** será necesario reducir ***de forma significativa*** las emisiones de los sectores incluidos en el RCDE UE en un 61 % con respecto a 2005. La cantidad de derechos de emisión del RCDE UE a escala de la Unión debe reducirse ***de forma progresiva*** para crear la señal de precio del carbono necesaria a largo plazo e impulsar este grado de descarbonización. A tal fin, debe aumentarse el factor de reducción ***anual***, teniendo también en cuenta la inclusión de las emisiones del transporte marítimo. Estas últimas deben derivarse de las emisiones de las actividades de transporte marítimo notificadas de conformidad con

el factor de reducción lineal.

el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión, ajustadas, a partir del año 2021, mediante el factor de reducción lineal.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva
Considerando 27

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(27) Teniendo en cuenta que la presente Directiva modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a un período de aplicación que ya se inició el 1 de enero de 2021, por razones de predictibilidad, eficacia medioambiental y simplicidad, la vía más pronunciada de reducción lineal del RCDE UE debe ***ser una línea recta de 2021 a 2030, con el fin de lograr una reducción del 61 % de las emisiones en el RCDE UE de aquí a 2030, como paso intermedio adecuado*** hacia la neutralidad climática en toda la economía de la Unión en 2050. Dado que el factor de reducción ***lineal*** incrementado solo puede aplicarse a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, una reducción única de la cantidad de derechos de emisión debe reducir la cantidad total de derechos de emisión de manera que esté en consonancia con ***este nivel*** de reducción ***anual que se haya efectuado a partir de 2021***.	(27) Teniendo en cuenta que la presente Directiva modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a un período de aplicación que ya se inició el 1 de enero de 2021, por razones de predictibilidad, eficacia medioambiental y simplicidad, la vía más pronunciada de reducción del RCDE UE debe ***proporcionar una orientación clara*** hacia ***la consecución de los objetivos del Acuerdo de París y de*** la neutralidad climática en toda la economía de la Unión en 2050 ***a más tardar***. Dado que el factor de reducción incrementado solo puede aplicarse a partir del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva, una reducción única de la cantidad de derechos de emisión debe reducir la cantidad total de derechos de emisión de manera que esté en consonancia con ***las emisiones medias reales de los tres años anteriores precedentes a la entrada en vigor de la presente Directiva, ajustándose dicha cantidad, desde la mitad de dicho período, por el factor*** de reducción ***lineal***.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) A fin de alcanzar los objetivos	(28) A fin de alcanzar los objetivos

climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los ***Estados miembros de renta baja***, debe utilizarse una cantidad adicional del ***2,5*** % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.

climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos ***y privados*** en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión ***en forma de recursos propios*** deberán utilizarse con fines relacionados con el clima***, al tiempo que se garantiza una transición justa y la integridad medioambiental de las medidas adoptadas***. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. ***Con el fin de garantizar el cumplimiento y el control público, los Estados miembros deben adoptar planes ex ante sobre el modo que se proponen utilizar los ingresos del RCDE UE de conformidad con sus respectivos objetivos en materia de clima y de energía, y deben informar anualmente de la utilización de los ingresos procedentes de las subastas de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo[1bis].*** Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los ***territorios más afectados***, debe utilizarse una cantidad adicional del ***2*** % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.

[1bis] Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11

de diciembre de 2018 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

Enmienda 41

Propuesta de Directiva
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 bis Desde 2013, los productores de electricidad están obligados a comprar todos los derechos de emisión que necesiten para generar electricidad. No obstante, algunos Estados miembros han conservado la opción de seguir procediendo a la asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético en los períodos 2013-2020 y 2021-2030. Para el período 2021-2030 solo tres Estados miembros seguirían teniendo esa opción. Ahora bien, en su Informe Especial 18/2020, titulado «Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea: la asignación gratuita de derechos de emisión necesitaba una mejor orientación», el Tribunal de Cuentas Europeo señaló que la asignación gratuita transitoria no había contribuido a reducir la intensidad de carbono en el sector de la energía en los países elegibles para la asignación gratuita de derechos de emisión en el período 2013-2020. En vista de la necesidad de una descarbonización rápida, en especial en el

sector de la energía, y la reducida eficacia de la asignación gratuita transitoria, la posibilidad de una asignación gratuita transitoria para la modernización del sector de la energía ya no parece servir a su propósito. Por tanto, esta opción debe dejar de existir y todos los derechos de emisión resultantes del ejercicio de ella que no hayan sido asignados a los operadores de los Estados miembros afectados el 31 de diciembre de 2023 deben sumarse a la cantidad total de derechos de emisión recibida para subasta por el Estado miembro de que se trate, o utilizarse para apoyar inversiones en el marco del Fondo de Modernización.

Enmienda 42

Propuesta de Directiva
Considerando 28 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 ter Una parte bien precisada de los ingresos de las subastas del RCDE UE reformado y ampliado debe utilizarse como recurso propio para financiar el presupuesto de la Unión como ingresos generales, de conformidad con el Acuerdo Interinstitucional, de 16 de diciembre de 2020, de carácter jurídicamente vinculante, sobre cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios[1bis], que contiene una hoja de ruta para la introducción de un conjunto de nuevos recursos propios, incluidos, entre otros, recursos propios basados en el RCDE UE, y con base en el mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC) y el primer pilar del acuerdo entre la OCDE y el G20. En virtud de dicho Acuerdo, está previsto que estos nuevos recursos propios se introduzcan a más tardar el 1 de enero de 2023. Los nuevos recursos propios vincularían el presupuesto de la Unión

con las prioridades de las políticas de la Unión, como el Pacto Verde Europeo y la contribución de la Unión a una fiscalidad justa, añadiendo valor y contribuyendo a los objetivos de integración de la dimensión climática, el reembolso de las deudas de Next Generation EU y la resiliencia del presupuesto de la Unión como instrumento para las inversiones y garantías que respeten el criterio de «no causar un perjuicio significativo» y los valores fundamentales consagrados en el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea.

[1bis] DO L 433I , 22.12.2020, p. 28.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Considerando 28 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 quater De conformidad con la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Parlamento Europeo y del Consejo[1bis], la Unión está jurídicamente obligada a reembolsar todos los pasivos contraídos mediante la posibilidad excepcional y temporal para contraer empréstitos en el marco de Next Generation EU a más tardar el 31 de diciembre de 2058. Por consiguiente, a fin de respetar el Acuerdo Interinstitucional jurídicamente vinculante y su hoja de ruta para la introducción de una cesta de nuevos recursos propios destinados a reembolsar la deuda de la Unión, una parte de los ingresos del RCDE UE debe revertir en el presupuesto de la Unión para contribuir a cubrir los costes de endeudamiento, tal como se establece en [la Decisión.../... (UE/Euratom) del Consejo por la que se modifica la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea] y evitar

reducciones sustanciales que pongan en peligro los programas de la Unión en futuros marcos financieros plurianuales.

[1bis] Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).

Enmienda 44

Propuesta de Directiva
Considerando 28 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 quinquies Los importes sustanciales de los ingresos generados por el RCDE UE reforzado, que, exceptuando la parte asignada al presupuesto de la Unión, los Estados miembros retienen, deben utilizarse para los fines de la transición climática. Sin embargo, el ámbito de aplicación más amplio y la gama más diversa de intervenciones no deben ir en detrimento de la unidad, la eficacia, la integridad y el control democrático del presupuesto de la Unión.

Enmienda 45

Propuesta de Directiva
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, ***la*** asignación gratuita de derechos de emisión ***a*** instalaciones ***fijas*** a partir de 2026 debe ***supeditarse a la inversión en técnicas para aumentar la***	(29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, ***se debe implantar un sistema de bonus-malus para determinar el porcentaje de asignación gratuita. Para las instalaciones con emisiones de gases***

eficiencia energética y reducir las emisiones. ***Garantizar que esto se centre en los grandes usuarios de energía daría lugar a una reducción sustancial de la carga para los negocios con menor consumo de energía, que pueden ser propiedad de pequeñas y medianas empresas o microempresas. [Referencia pendiente de confirmación con la DEE revisada].*** Los ***actos delegados*** pertinentes deben ***adaptarse en consecuencia***.

de efecto invernadero superiores a los valores de referencia pertinentes, el porcentaje de asignación gratuita de derechos de emisión a partir de 2026 debe ***variar en función de la ejecución de un plan de neutralidad climática debidamente establecido. En cambio, las*** instalaciones ***cuyas*** emisiones ***de gases de efecto invernadero sean inferiores a los valores de referencia*** pertinentes deben ***recibir un incentivo en forma de una asignación gratuita adicional***.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva
Considerando 30

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo[18], es una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, al ***90*** % en 2026, y debe ***ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año hasta*** alcanzar el 0 %***, eliminando así la asignación gratuita al término del décimo año***. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a	(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo[18], es una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y ***el final de 2024***, al ***90*** % en ***2025***, ***al 80 %*** en 2026***, al 70 % en 2027, al 50 % en 2028, al 25 % en 2029*** y debe alcanzar el 0 % ***en 2030***. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el

los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de ***Innovación***, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, ***captura y utilización de carbono***, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.	MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el ***Climate Investment Fund (***Fondo de ***Inversión en el Clima)***, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.
[18] [insértese referencia completa al DO]	[18] [insértese referencia completa al DO]

Enmienda 47

Propuesta de Directiva
Considerando 30 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	30 bis El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC) abordar el riesgo de la fuga de carbono mediante la aplicación de un precio uniforme a las emisiones implícitas en las mercancías importadas al territorio aduanero de la Unión. Es importante seguir, prevenir y abordar también el riesgo de que las mercancías producidas en la Unión y destinadas a su exportación a terceros países sean sustituidas en el mercado mundial por bienes más intensivos en carbono. De ahí que la Comisión deba

seguir y evaluar constantemente la eficacia del MAFC a la luz del riesgo de fuga de carbono en los mercados de exportación, incluidas la evolución de las exportaciones de la Unión en los sectores del MAFC y la evolución de los flujos comerciales y las emisiones incorporadas de tales bienes en el mercado mundial. Cuando se detecte un riesgo de fuga de carbono, la Comisión, cuando proceda, debe presentar una propuesta legislativa para abordar dicho riesgo en los mercados de exportación de un modo conforme con las normas de la OIC. Además, la Unión debe procurar activamente el establecimiento de un «club del carbono» internacional, y participar de manera continua en la cooperación internacional con respecto a la introducción de mecanismos de fijación del precio del carbono. El éxito del mercado europeo del carbono es crucial desde una perspectiva mundial, ya que alentará a más países a introducir mecanismos de fijación precios del carbono basados en el mercado. La Comisión debe analizar adicionalmente cómo podrían establecerse vínculos con otros mercados del carbono garantizando a la vez la consecución del objetivo climático propio de la UE para el conjunto de la economía.

Enmienda 48

Propuesta de Directiva
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe	(31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe

aumentarse del 1,6 % al 2,5 % anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre ***4*** % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020.	aumentarse del 1,6 % al 2,5 % anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre ***8*** % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020. ***Los valores de referencia ajustados deben publicarse tan pronto como se disponga de la información necesaria, y a más tardar... [seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] con el fin de que dichos valores sean aplicables a partir de 2026.***

Enmienda 49

Propuesta de Directiva
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	31 bis Los costes indirectos significativos derivados de los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero repercutidos en los precios de la electricidad generan un riesgo de fuga de carbono en determinados sectores. Para mitigar ese riesgo, los Estados miembros deben adoptar medidas financieras para la compensación de los costes indirectos. Las medidas deben ser acordes con las normas en materia de ayudas estatales y no deben ocasionar distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior.

Enmienda 50

Propuesta de Directiva
Considerando 32

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A	(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A

escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.	escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. ***En consecuencia, el Climate Investment Fund (Fondo de Inversión en el Clima) debe buscar sinergias con Horizonte Europa y, en su caso, con otros programas de financiación de la Unión.*** Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones***, faciliten la puesta en práctica de los resultados científicos innovadores*** y sean tecnológicamente neutras***, y la Comisión debe garantizar la disponibilidad y la eficiencia de la asistencia técnica y de consultoría necesaria***.

Enmienda 51

Propuesta de Directiva
Considerando 32 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	32 bis Con el de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar, conforme se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119, la Unión debe colmar un déficit de inversión significativo, según se dispone en la Comisión de 6 de julio de 2021 titulada «Estrategia para financiar la transición a una economía sostenible». Para lograr nuestro objetivo de descarbonización, se requiere una innovación pionera, la optimización de las tecnologías pertinentes que ya existen, y las absorciones de carbono natural certificadas. Para apoyar la descarbonización en profundidad y en el conjunto de la economía de la Unión, cada uno de estos tres pilares deben abordarse a través del Fondo de Innovación, que debe rebautizarse como

Climate Investment Fund (Fondo de Inversión en el Clima).

Enmienda 52

Propuesta de Directiva
Considerando 33

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(33) El ámbito de aplicación del Fondo de ***Innovación*** a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. ***Además, el Fondo de Innovación*** debe ***servir*** para apoyar ***las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como*** tecnologías de ***propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][19] se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono*** en el sector ***marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime].*** Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de ***Innovación*** debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte	(33) El ámbito de aplicación del ***Climate Investment Fund (***Fondo ***de Inversión en el Clima)*** a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar ***la instalación de tecnologías no punteras en procesos industriales que tienen un gran potencial de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero pero no están listas para el mercado, así como*** la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en el sector de los edificios y el transporte por carretera***, incluidas las formas colectivas de transporte***. ***El Fondo de Inversión en el Clima no debe apoyar actividades relacionadas con la energía nuclear. También*** debe ***ser posible utilizar el Fondo de Inversión en el Clima*** para apoyar tecnologías ***innovadoras*** de ***vanguardia*** en el sector ***de los residuos***. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de ***Inversión en el Clima*** debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de ***Inversión en el Clima***. ***Para impulsar la innovación en tecnologías punteras lo antes posible, la Comisión deberá garantizar que la financiación puesta a disposición a través del Fondo de***

de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de ***Innovación***.

Inversión en el Clima «se distribuya de forma anticipada» en los cinco primeros años de aplicación de la presente Directiva.

---

[19] [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

Enmienda 53

Propuesta de Directiva
Considerando 33 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	33 bis La aceleración del despliegue de las fuentes de energía sostenibles y renovables nacionales desempeña un papel fundamental en el plan de la Unión de terminar con la dependencia respecto a los combustibles fósiles rusos mucho antes de 2030. Además, la disponibilidad de grandes cantidades de energía sostenible y renovable es necesaria para garantizar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los procesos industriales y en la economía en general. Se requiere un incremento sustancial del objetivo de la Unión en materia de energías renovables de aquí a 2030, así como de las contribuciones nacionales conexas. Por tanto, al menos el 12 % de los derechos de emisión puestos a disposición del Fondo de Inversión en el Clima deben utilizarse en el desarrollo y el despliegue ulteriores de las fuentes de energía sostenibles y renovables en la Unión, con arreglo al principio de primacía de la eficiencia energética. Debe otorgarse prioridad al desarrollo de la autoproducción, el almacenamiento y la puesta en común a escala local, en particular a través de las

comunidades de energías renovables.

Enmienda 54

Propuesta de Directiva
Considerando 33 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	33 ter Al apoyar proyectos mediante financiación pública, el Fondo de Inversión en el Clima ofrece a las empresas ventajas significativas para desarrollar sus productos o servicios. Por consiguiente, los proyectos financiados por el Fondo de Inversión en el Clima deben compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo.

Enmienda 55

Propuesta de Directiva
Considerando 35

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO2. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de ***Innovación*** debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.	(35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria ***por medio de la mejora de nuevas tecnologías,*** y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO2. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de ***Inversión en el Clima*** debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones ***neutras con respecto a la tecnología y*** competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono***, dentro del respeto del principio de equilibrio geográfico***. ***Los contratos por diferencias***

para el carbono serían un mecanismo importante para apoyar el desarrollo de tecnologías de descarbonización, como la captura y almacenamiento geológico de carbono y la captura y utilización del carbono, y optimizar el uso de los recursos disponibles. Los contratos por diferencias para el carbono también ofrecerían certidumbre a los inversores en tecnologías, como las de captura de carbono. La Comisión debe ***llevar a cabo una evaluación de impacto centrada concretamente en las opciones para la prestación de apoyo mediante licitación pública, y también sobre los niveles de financiación ofrecidos. Sobre la base de los resultados de dicha evaluación, la Comisión debe*** estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.

Enmienda 56

Propuesta de Directiva
Considerando 38

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y eliminar el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles fósiles. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al ***80*** %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda; y el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.	(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y eliminar el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles fósiles. ***La ayuda procedente del Fondo de Modernización solo debe otorgarse a los Estados miembros que hayan adoptado objetivos jurídicamente vinculantes respecto a la consecución de la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar, así como medidas para la supresión gradual de todos los combustibles fósiles en un plazo coherente con las metas fijadas en el Reglamento (UE) 2021/1119. Para garantizar el uso eficiente de los fondos***

de la Unión, el acceso al Fondo de Modernización debe condicionarse al respeto del Estado de Derecho. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al ***100*** %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda; y el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.

Enmienda 57

Propuesta de Directiva
Considerando 38 *bis* (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	38 bis Con el aumento de los precios del RCDE UE, se han incrementado de forma considerable los ingresos procedentes del RCDE UE para los Estados miembros y la Unión. Para reconocer la contribución de los ingresos del RCDE UE a la transición de la industria de la Unión y apoyar a las personas vulnerables de la Unión para que puedan efectuar el cambio a alternativas respetuosas del medio ambiente, se debe introducir una etiqueta RCDE UE. Los Estados miembros y la Comisión deben garantizar que se indique claramente que la financiación procede de los ingresos del RCDE UE mediante la exhibición de una etiqueta adecuada para todos los proyectos y actividades apoyados a escala nacional o con fondos de la Unión.

Enmienda 58

Propuesta de Directiva
Considerando 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(39) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066[21] de la Comisión establece normas sobre el seguimiento de las emisiones de la biomasa que son coherentes con las normas sobre el uso de la biomasa establecidas en la legislación de la Unión sobre energías renovables. A medida que la legislación va detallando los criterios de sostenibilidad de la biomasa con arreglo a las normas más recientes establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo[22], la atribución de competencias de ejecución prevista en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse explícitamente a la adopción de los ajustes necesarios para la aplicación de los criterios de sostenibilidad de la biomasa, incluidos los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa en el RCDE UE. Asimismo, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos ***de ejecución*** a fin de especificar cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones de las mezclas de biomasa cuyas emisiones tienen una calificación de cero y biomasa que no proceda de fuentes con calificación de cero.	(39) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066[21] de la Comisión establece normas sobre el seguimiento de las emisiones de la biomasa que son coherentes con las normas sobre el uso de la biomasa establecidas en la legislación de la Unión sobre energías renovables. A medida que la legislación va detallando los criterios de sostenibilidad de la biomasa con arreglo a las normas más recientes establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo[22], la atribución de competencias de ejecución prevista en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse explícitamente a la adopción de los ajustes necesarios para la aplicación de los criterios de sostenibilidad de la biomasa, incluidos los biocarburantes, los biolíquidos y los combustibles de biomasa en el RCDE UE. Asimismo, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos ***delegados*** a fin de especificar cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones de las mezclas de biomasa cuyas emisiones tienen una calificación de cero y biomasa que no proceda de fuentes con calificación de cero.
[21] Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, 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 Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).	[21] Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, 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 Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).
[22] Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018,	[22] Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018,

p. 82).

p. 82).

Enmienda 59

Propuesta de Directiva
Considerando 40

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. ***Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad.*** Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos ***de ejecución*** que establezcan los ajustes necesarios para tener en cuenta la posible liberación de dióxido de carbono ***y evitar*** el doble cómputo***, para garantizar*** la existencia de incentivos adecuados y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.	(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos ***delegados*** que establezcan los ajustes necesarios para tener en cuenta la posible liberación de dióxido de carbono***, de un modo que garantice que se contabilicen todas las emisiones, incluidos los casos en los que tales combustibles se produzcan a partir de dióxido de carbono fuera de la Unión y se utilicen en una actividad cubierta por la presente Directiva, evitando al mismo tiempo*** el doble cómputo y ***garantizando*** la existencia de incentivos adecuados ***para la captura de emisiones*****,** y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.

Enmienda 60

Propuesta de Directiva
Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) La exclusión del RCDE UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ha dado lugar a situaciones en las que las instalaciones que queman una elevada proporción de biomasa han obtenido beneficios inesperados al recibir derechos de emisión gratuitos muy superiores a las emisiones reales. Por consiguiente, debe introducirse un valor umbral para la combustión de biomasa con calificación de cero por encima del cual las instalaciones quedan excluidas del RCDE UE. El valor umbral del 95 % se corresponde con el parámetro de incertidumbre establecido en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión[23].	***suprimido***
[23] Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).	

Enmienda 61

Propuesta de Directiva
Considerando 42 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	42 bis El aumento de los precios de la energía es motivo de gran preocupación para los ciudadanos, en especial para los hogares de renta baja, y las empresas, en particular las pymes. La principal causa del aumento de los precios de la energía es nuestra dependencia de los combustibles fósiles. El paquete de medidas «Objetivo 55» debe abordar y

tratar de reducir tales dependencias, también mediante la mejora del diseño del RCDE UE. Reforzar la integridad y la transparencia del mercado también puede contribuir a limitar la volatilidad de los precios de mercado del RCDE UE.

Enmienda 62

Propuesta de Directiva
Considerando 42 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	42 ter La Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) publicó su informe final sobre derechos de emisión y derivados asociados el 28 de marzo de 2022. La Comisión, cuando proceda y tan pronto como sea posible, debe presentar una propuesta legislativa que dé seguimiento a las recomendaciones formuladas en dicho informe, con el fin de mejorar el nivel de transparencia, vigilancia y notificación en los mercados europeos de derechos de emisión, así como en los mercados de derivados asociados. En cualquier caso, con el fin de llevar a cabo un seguimiento continuo de la integridad y la transparencia del mercado, evitar la desinformación y orientar las posibles intervenciones rápidas, la ESMA debe publicar periódicamente un informe sobre la integridad y la transparencia de tales mercados y, cuando proceda, formular recomendaciones ulteriores para la consecución de determinadas mejoras. En particular, la ESMA debe examinar el funcionamiento de los mercados a la luz de posibles episodios de volatilidad y de la evolución de los precios, la realización de las subastas y las operaciones comerciales en los mercados, la liquidez y los volúmenes negociados, y las categorías y el comportamiento comercial de los participantes en el mercado. Entre las mejoras procuradas podría figurar, por

ejemplo, medidas para optimizar la información a disposición de los participantes en el mercado y el público en general sobre el funcionamiento de los mercados de derechos de emisión y de derivados asociados, la mejora de la información reglamentaria y el seguimiento en los mercados de derechos de emisión y derivados asociados, también mediante la publicación de las transacciones individuales, la obligación de que cada participante en el mercado publique sus tenencias y posiciones desglosadas por motivo y horizonte, el fomento de la prevención y la detección de abusos del mercado, y la ayuda al mantenimiento de mercados ordenados de derechos de emisión y derivados asociados, por ejemplo, mediante una sanción fluctuante basada en el precio medio de las subastas del año anterior, la retención de derechos de emisión, el ajuste de la cantidad de las subastas ulteriores, o en una combinación de todos estos factores. La Comisión deberá evaluar las recomendaciones de la ESMA en el plazo de seis meses transcurrido desde la publicación del informe de la Autoridad, y cuando proceda, deberá presentar una propuesta legislativa para abordar tales recomendaciones.

Enmienda 63

Propuesta de Directiva
Considerando 42 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	42 quater La volatilidad inesperada o repentina del mercado o las alzas de precios excesivas en el mercado del carbono de la Unión, como resultado, por ejemplo, de cambios repentinos en el comportamiento del mercado o de una especulación excesiva, afecta de forma negativa a la predictibilidad y a la

estabilidad del entorno de inversión, que es esencial para planificar las inversiones en descarbonización e innovación. Por tanto, las medidas aplicables en caso de fluctuaciones excesivas de precios se deben reforzar de forma prudente para mejorar la evaluación de las evoluciones de precio injustificadas y la reacción a las mismas. Estas mejoras selectivas deben garantizar el buen funcionamiento continuado del mercado del carbono, incluido el papel de los intermediarios y los agentes financieros de aportación de liquidez al mercado, y el acceso al mercado de los agentes del cumplimiento, en particular las pymes, abordando al mismo tiempo la volatilidad inesperada o repentina o las crisis de precios no relacionadas con los fundamentos del mercado.

Enmienda 64

Propuesta de Directiva
Considerando 43 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	43 bis Para garantizar la igualdad de condiciones y colmar las brechas restantes entre el RCDE UE existente y el nuevo sistema de comercio de derechos de emisión, este último debe cubrir también otros combustibles despachados a consumo, como los utilizados para la producción de calor de proceso en las actividades que no cubre el anexo I a la Directiva 2003/87/CE, al tiempo que se evita o resuelve cualquier doble cómputo. Además, este enfoque simplificaría la aplicación, el seguimiento, la notificación y la verificación del nuevo sistema de comercio de derechos de emisión para las entidades reguladas.

Enmienda 65

Propuesta de Directiva
Considerando 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(44) Con el fin de establecer el marco de aplicación necesario y ofrecer un plazo razonable para alcanzar el objetivo de 2030, el comercio de derechos de emisión en los ***dos*** nuevos sectores debe comenzar en 2025. Durante el primer año, las entidades reguladas deberían estar obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar las emisiones correspondientes a los años ***2024 y 2025***. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de estas entidades deben ser aplicables a partir de ***2026***. Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitiría que la financiación de la UE y las medidas de los Estados miembros estuvieran en marcha para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión de la UE en ambos sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.	(44) Con el fin de establecer el marco de aplicación necesario y ofrecer un plazo razonable para alcanzar el objetivo de 2030, el comercio de derechos de emisión en los nuevos sectores debe comenzar en 2025. Durante el primer año, las entidades reguladas deberían estar obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar las emisiones correspondientes a los años ***2023 y 2024***. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de estas entidades deben ser aplicables a partir de ***2025 con respecto a los combustibles despachados a consumo en aplicaciones comerciales y otros combustibles, como los utilizados para la producción de calor en proceso no cubiertos por el RCDE UE vigente. Con sujeción a una evaluación que se efectúe el 1 de enero de 2026 a más tardar, y si las condiciones son adecuadas, la Comisión debe procurar extender estas medidas a los combustibles despachados a consumo en el transporte privado por carretera y la calefacción y refrigeración privadas de edificios residenciales a partir del 1 de enero de 2029 y, cuando proceda, debe presentar una revisión específica a tal efecto.*** Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitiría que la financiación de la UE y las medidas de los Estados miembros estuvieran en marcha para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión de la UE en ambos sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.

Enmienda 66

Propuesta de Directiva
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Las entidades reguladas de los ***dos*** nuevos sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido por la Directiva (UE) 2020/262[25] del Consejo, con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya establece un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los usuarios finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.	(46) Las entidades reguladas de los nuevos sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido por la Directiva (UE) 2020/ 262[25] del Consejo, con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya establece un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los usuarios finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.
[25] Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).	[25] Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

Enmienda 67

Propuesta de Directiva
Considerando 47

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(47) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores ***de los edificios y el transporte por carretera*** deben estar sujetas a requisitos de permisos de emisión de gases de efecto invernadero similares a los de los titulares de instalaciones fijas. Es necesario establecer	(47) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión en los ***nuevos*** sectores deben estar sujetas a requisitos de permisos de emisión de gases de efecto invernadero similares a los de los titulares de instalaciones fijas. Es necesario establecer normas sobre las solicitudes de permisos,

normas sobre las solicitudes de permisos, las condiciones para su expedición, el contenido y la revisión de los permisos, así como cualquier cambio relacionado con la entidad regulada. Para que el nuevo sistema comience de manera ordenada, los Estados miembros deben velar por que las entidades reguladas incluidas en el ámbito de aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en ***2025***.

las condiciones para su expedición, el contenido y la revisión de los permisos, así como cualquier cambio relacionado con la entidad regulada. Para que el nuevo sistema comience de manera ordenada, los Estados miembros deben velar por que las entidades reguladas incluidas en el ámbito de aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en ***2024***.

Enmienda 68

Propuesta de Directiva
Considerando 48

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(48) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión debe seguir una trayectoria lineal para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de 2030 y tener en cuenta la contribución rentable de los edificios y del transporte por carretera de una reducción de emisiones del 43 % de aquí a 2030 con respecto a 2005. La cantidad total de derechos de emisión debe establecerse por primera vez en ***2026***, seguir una trayectoria que comience en 2024 a partir del valor de los límites de emisiones de 2024 (1 109 304 000 CO2t), calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo[26] sobre la base de las emisiones de referencia para estos sectores durante el período comprendido entre 2016 y 2018. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,15 %. A partir de 2028, la cantidad total de derechos de emisión debe fijarse sobre la base de la media de las emisiones notificadas en los años 2024, 2025 y 2026, y debe disminuir con la misma reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se	(48) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión debe seguir una trayectoria lineal para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de 2030 y tener en cuenta la contribución rentable de los edificios y del transporte por carretera de una reducción de emisiones del 43 % de aquí a 2030 con respecto a 2005. La cantidad total de derechos de emisión debe establecerse por primera vez en ***2025***, seguir una trayectoria que comience en 2024 a partir del valor de los límites de emisiones de 2024 (1 109 304 000 CO2t), calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo[26] sobre la base de las emisiones de referencia para estos sectores durante el período comprendido entre 2016 y 2018. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,15 %. A partir de 2028, la cantidad total de derechos de emisión debe fijarse sobre la base de la media de las emisiones notificadas en los años 2024, 2025 y 2026, y debe disminuir con la misma reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se

corresponde con un factor de reducción lineal del 5,43 % con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a este valor de trayectoria y si esta divergencia no se debe a diferencias a pequeña escala en las metodologías de medición de emisiones, el factor de reducción lineal debe ajustarse para alcanzar la reducción de emisiones requerida en 2030.

---

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

corresponde con un factor de reducción lineal del 5,43 % con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a este valor de trayectoria y si esta divergencia no se debe a diferencias a pequeña escala en las metodologías de medición de emisiones, el factor de reducción lineal debe ajustarse para alcanzar la reducción de emisiones requerida en 2030.

---

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

Enmienda 69

Propuesta de Directiva
Considerando 50

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(50) Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los sectores ***de los edificios y el transporte por carretera*** y teniendo en cuenta la necesidad de las entidades reguladas de cubrir o comprar derechos de emisión futuros para mitigar su riesgo de precio y liquidez, debe subastarse anticipadamente una cantidad mayor de derechos de emisión. En ***2026***, los volúmenes de las subastas deberán, por tanto, ser un 30 % superiores a la cantidad total de derechos de emisión para ***2026***. Esta cantidad sería suficiente para proporcionar liquidez, tanto si las	(50) Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los ***nuevos*** sectores y teniendo en cuenta la necesidad de las entidades reguladas de cubrir o comprar derechos de emisión futuros para mitigar su riesgo de precio y liquidez, debe subastarse anticipadamente una cantidad mayor de derechos de emisión. En ***2025***, los volúmenes de las subastas deberán, por tanto, ser un 30 % superiores a la cantidad total de derechos de emisión para ***2025***. Esta cantidad sería suficiente para proporcionar liquidez, tanto si las emisiones disminuyen en consonancia con

emisiones disminuyen en consonancia con las necesidades de reducción, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para esta distribución anticipada del volumen de las subastas deben establecerse en un acto delegado relativo a la subasta, adoptado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

las necesidades de reducción, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para esta distribución anticipada del volumen de las subastas deben establecerse en un acto delegado relativo a la subasta, adoptado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 70

Propuesta de Directiva
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar***[27]***. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[28]. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los	(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar[27]. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[28]. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los

nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20…/nn del Parlamento Europeo y del Consejo[29]. Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. ***El Fondo Social para el Clima debe formar parte integrante del presupuesto de la Unión al objeto de mantener la unidad del presupuesto y la coherencia con las políticas de la Unión, así como de garantizar el control efectivo por parte de la autoridad presupuestaria, compuesta por el Parlamento y el Consejo.*** Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20…/nn del Parlamento Europeo y del Consejo[29]. ***La asignación de referencia programada en el presupuesto de la Unión debe incrementarse todos los años con un refuerzo complementario en caso de que se produzca un aumento del precio del carbono superior a los niveles previstos inicialmente, ya que dicho aumento supondría una carga añadida para los hogares y los usuarios del transporte vulnerables. Con vistas a garantizar que el impacto de los aumentos del precio del carbono sobre los más vulnerables se atenúa de forma equitativa y adecuada, estos refuerzos anuales deben adaptarse en el marco financiero plurianual por medio de un «ajuste automático de la fluctuación del precio***

del carbono» del límite máximo de la rúbrica 3 y del límite máximo de pagos, cuyo mecanismo debe preverse en el Reglamento del marco financiero plurianual de conformidad con el artículo 312 del TFUE. Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

---

[27] Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdes01].

[28] Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

[29] [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

---

[27] Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdes01].

[28] Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

[29] [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

Enmienda 71

Propuesta de Directiva
Considerando 52 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	52 bis Dado que el sector del transporte es en la actualidad el único sector que no ha conseguido ninguna reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, es necesario un importante nivel de inversiones en opciones de transporte sostenible para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión y apoyar el cambio modal a formas de transporte respetuosas con el medio ambiente. Por tanto, al menos el 10 % de los ingresos esperados del incremento del comercio de derechos de emisión resultante de la ampliación del

	ámbito del RCDE UE y la introducción de un nuevo RCDE UE para la calefacción, el transporte y otros combustibles en virtud de la presente Directiva, incluyendo el 10 % de los ingresos nacionales que deben asignar los Estados miembros y el 10 % de los ingresos en virtud del Fondo de Inversión por el Clima, deben destinarse a desarrollar aún más el transporte público, en particular los sistemas ferroviarios y de autobuses respetuosos con el clima.

Enmienda 72

Propuesta de Directiva
Considerando 52 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	52 ter Con el fin de lograr mayores niveles de coherencia y eficiencia en la gestión y la utilización de los fondos y los recursos de la Unión, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación y, cuando proceda, formular una propuesta legislativa para la integración del Fondo de Inversión por el Clima y el Fondo de Modernización en el presupuesto de la Unión, que podría presentarse en el contexto de las propuestas para el siguiente marco financiero plurianual.

Enmienda 73

Propuesta de Directiva
Considerando 54

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(54) ***La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por***	(54) Deben ponerse a disposición del Fondo ***Social para el Clima*** 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de ***respaldar las medidas***

consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo ***de Innovación*** 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de ***estimular la reducción rentable de las emisiones***.

sociales para el clima.

Enmienda 74

Propuesta de Directiva
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Las entidades reguladas incluidas en el comercio de derechos de emisión ***de los edificios y del transporte por carretera*** deben entregar derechos de emisión por sus emisiones verificadas, que se correspondan con las cantidades de combustible que hayan despachado a consumo. Deben entregar, por primera vez, derechos de emisión por sus emisiones verificadas en ***2026***. A fin de reducir al mínimo la carga administrativa, deben hacerse aplicables al comercio de derechos de emisión ***de los edificios y al transporte por carretera*** una serie de normas aplicables al actual régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, con las adaptaciones necesarias. Esto incluye, en concreto, las normas sobre transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión, así como las normas sobre la validez de los derechos de emisión, las sanciones, los órganos competentes y las obligaciones de información de los Estados miembros.	(55) Las entidades reguladas incluidas en el ***nuevo*** comercio de derechos de emisión deben entregar derechos de emisión por sus emisiones verificadas, que se correspondan con las cantidades de combustible que hayan despachado a consumo. Deben entregar, por primera vez, derechos de emisión por sus emisiones verificadas en ***2025***. A fin de reducir al mínimo la carga administrativa, deben hacerse aplicables al ***nuevo*** comercio de derechos de emisión de los edificios una serie de normas aplicables al actual régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, con las adaptaciones necesarias. Esto incluye, en concreto, las normas sobre transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión, así como las normas sobre la validez de los derechos de emisión, las sanciones, los órganos competentes y las obligaciones de información de los Estados miembros.

Enmienda 75

Propuesta de Directiva
Considerando 59 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*

	59 bis Para lograr los objetivos recogidos en la presente Directiva y otra legislación de la Unión, en particular aquellos recogidos en el Reglamento (UE) 2021/1119, la Unión y sus Estados miembros deben hacer uso de las últimas pruebas científicas al mismo tiempo que implementan las políticas. Por consiguiente, al ejecutar la presente Directiva, debe considerarse el asesoramiento del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático. Además, el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático debe ser capaz, por iniciativa propia, de proporcionar asesoramiento científico en relación con esta Directiva a fin de garantizar que las políticas estén armonizadas con los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119 y el Acuerdo de París.

Enmienda 76

Propuesta de Directiva
Considerando 59 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	59 ter A fin de fijar una visión a largo plazo, la Comisión, respaldada por el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático, debe elaborar hojas de ruta indicativas para las actividades incluidas en el anexo I de esta Directiva a fin de alcanzar la neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050 a más tardar y lograr emisiones negativas a partir de entonces, objetivo recogido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119. Las hojas de ruta deberán elaborarse de manera transparente en estrecha colaboración de las partes interesadas como son particulares, la sociedad civil, interlocutores sociales, el mundo académico, la industria y los responsables políticos. Las hojas de ruta constituyen

una herramienta fundamental para que las partes interesadas tengan visión y estabilidad a largo plazo y para determinar intereses comunes, posibles incoherencias y conflictos en el desarrollo de las políticas. Las hojas de ruta deberán actualizarse cada cinco años para tener en cuenta los últimos avances científicos, en estrecha colaboración con las partes interesadas.

Enmienda 77

Propuesta de Directiva
Considerando 61

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(61) Un RCDE UE reformado, que funcione correctamente e incluya un instrumento para estabilizar el mercado constituye un medio fundamental para que la Unión alcance su objetivo acordado para 2030 ***y*** los compromisos en el marco del Acuerdo de París. La reserva de estabilidad del mercado pretende corregir el desequilibrio entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado. El artículo 3 de la Decisión (UE) 2015/1814 establece que la reserva debe revisarse tres años después de su puesta en marcha, y que se debe prestar atención especial a la cifra porcentual para determinar la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado, el umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) que determina la incorporación de derechos de emisión y la cantidad de derechos de emisión que deben retirarse de la reserva.	(61) Un RCDE UE reformado, que funcione correctamente e incluya un instrumento para estabilizar el mercado constituye un medio fundamental para que la Unión alcance su objetivo acordado para 2030***, su objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar, y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119, así como*** los compromisos en el marco del Acuerdo de París. La reserva de estabilidad del mercado pretende corregir el desequilibrio entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado. El artículo 3 de la Decisión (UE) 2015/1814 establece que la reserva debe revisarse tres años después de su puesta en marcha, y que se debe prestar atención especial a la cifra porcentual para determinar la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado, el umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación (CTDC) que determina la incorporación de derechos de emisión y la cantidad de derechos de emisión que deben retirarse de la reserva.

Enmienda 78

Propuesta de Directiva
Considerando 62

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(62) Teniendo en cuenta la necesidad de emitir una señal de inversión más fuerte para reducir las emisiones de forma eficaz en relación con los costes, y con miras a reforzar el RCDE UE, debe modificarse la Decisión (UE) 2015/1814 a fin de aumentar el tipo porcentual para la determinación del número de derechos de emisión que vayan a depositarse cada año en la reserva de estabilidad del mercado. Además, en el caso de niveles inferiores del CTDC, la incorporación debe ser igual a la diferencia entre el CTDC y el umbral que determina la incorporación de derechos de emisión. Esto evitaría la considerable incertidumbre en los volúmenes de subasta que se producen cuando el CTDC se aproxima al umbral y, al mismo tiempo, garantizaría que el excedente alcanzase el volumen necesario para considerar que el mercado del carbono funciona de manera equilibrada.	(62) Teniendo en cuenta la necesidad de emitir una señal de inversión más fuerte para reducir las emisiones de forma eficaz en relación con los costes, y con miras a reforzar el RCDE UE, debe modificarse la Decisión (UE) 2015/1814 a fin de aumentar el tipo porcentual para la determinación del número de derechos de emisión que vayan a depositarse cada año en la reserva de estabilidad del mercado. Además, en el caso de niveles inferiores del CTDC, la incorporación debe ser igual a la diferencia entre el CTDC y el umbral que determina la incorporación de derechos de emisión. Esto evitaría la considerable incertidumbre en los volúmenes de subasta que se producen cuando el CTDC se aproxima al umbral y, al mismo tiempo, garantizaría que el excedente alcanzase el volumen necesario para considerar que el mercado del carbono funciona de manera equilibrada. ***Dicho ajuste deberá realizarse sin provocar una reducción de la ambición en comparación con la actual reserva de estabilidad del mercado.***

Enmienda 79

Propuesta de Directiva
Considerando 66 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	66 bis Para garantizar la predictibilidad para los operadores y evitar desincentivar a los más eficientes, así como la innovación, debido a costes adicionales e imprevistos, es crucial evitar la aplicación del factor de corrección intersectorial en

el caso de los pioneros.

Enmienda 80

Propuesta de Directiva
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2 y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.	(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2***, CH_4 y N_2O*** y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

Enmienda 81

Propuesta de Directiva
Considerando 67 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	67 bis Además de una tarificación del carbono eficaz basada en un RCDE UE que funcione correctamente, la transparencia del mercado es de vital importancia para hacer posible una reducción de las emisiones rápida y rentable en todos los sectores de la economía. A fin de hacer posible que los consumidores y todos los agentes de la cadena de suministro elijan con conocimiento de causa con respecto a las emisiones implícitas en productos, deberá desarrollarse un sistema europeo para el etiquetado riguroso de la huella de carbono de los productos.

Enmienda 82

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto -1 (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 1 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	(-1) En el artículo 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
La presente Directiva prevé, asimismo, reducciones más importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero para contribuir a alcanzar los niveles de reducción que se consideran necesarios, desde el punto de vista científico, para evitar un cambio climático peligroso.	La presente Directiva prevé, asimismo, reducciones más importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero para contribuir a alcanzar los niveles de reducción que se consideran necesarios, desde el punto de vista científico, para evitar un cambio climático peligroso***, para lograr el objetivo de neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de entonces tal y como aparece***

recogido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo* y para lograr los compromisos de la Unión y sus Estados miembros en el marco del Acuerdo de París, reflejando al mismo tiempo los principios de equidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades de las naciones.

_____

**** Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).***

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20210101&qid=1641400487702)

Enmienda 83

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 1
Directiva 2003/87/CE
Artículo 2 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en los anexos I y III y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar ese umbral, ***permanecerá*** en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años	1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en los anexos I y III y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar ese umbral ***o de emitir tales gases***, ***el operador de dicha instalación podrá decidir que esta permanezca*** en el ámbito

pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso de producción.	de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso de producción. ***El 31 de diciembre de 2025 a más tardar, la Comisión evaluará la inclusión de instalaciones con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW en el ámbito de aplicación del RCDE UE en el siguiente período, y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre tal inclusión. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa relativa a la inclusión de tales instalaciones.***

Enmienda 84

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra v bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	v bis) «viaje»: viaje tal como se define en el artículo 3, letra c) del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo*;
	**** Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).***

Enmienda 85

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d

Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w bis) «puerto de transbordo»: el puerto en el que el movimiento de un tipo de mercancía mediante operaciones de transbordo excede el 60 % del tráfico total de ese puerto;

Enmienda 86

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w ter) «operación de transbordo»: operación en la que se descargan cargas, contenedores o mercancías de un buque al puerto con el único fin de cargarlos en otro buque;

Enmienda 87

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w quater) «puerto de escala»: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar una parte sustancial de sus mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, quedan excluidos de esta definición las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, las paradas en puerto realizadas

	porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;

Enmienda 88

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra y

Texto de la Comisión	*Enmienda*
y) "combustible": a efectos del capítulo IV bis, todo combustible enumerado en los cuadros A y C del anexo I de la Directiva 2003/96/CE, así como cualquier otro producto puesto a la venta como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva;	y) "combustible": a efectos del capítulo IV bis, todo combustible enumerado en los cuadros A y C del anexo I de la Directiva 2003/96/CE, así como cualquier otro producto ***destinado a ser utilizado,*** puesto a la venta ***o utilizado*** como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva;

Justificación

Como el ámbito del nuevo RCDE se amplía a todos los combustibles para garantizar la igualdad de condiciones y colmar las brechas entre el RCDE existente y el nuevo (en particular, la producción de calor de proceso en las instalaciones más pequeñas), se debe garantizar que la definición de «combustible» abarque en efecto todas las actividades pertinentes.

Enmienda 89

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo - 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis Se inserta el artículo siguiente:

	«Artículo -3 bis
	La Comisión Europea, junto con el Comité Ejecutivo del Mecanismo Internacional de Varsovia para las Pérdidas y los Daños y otras organizaciones internacionales, evaluará las posibles medidas de compensación que la Unión en su conjunto podría ejecutar en favor de los países vulnerables y en desarrollo, e informará de dicha evaluación al Parlamento Europeo antes de terminar 2022.»;

Enmienda 90

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 4
Directiva 2003/87/CE
Artículo 1 bis – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los artículos 3 ter a 3 septies se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I. Los artículos 3 octies a 3 octies sexies se aplicarán a las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I.».	Los artículos 3 ter a 3 septies se aplicarán a la asignación y expedición de derechos de emisión en relación con las actividades de aviación enumeradas en el anexo I. Los artículos 3 octies a 3 octies sexies ***ter*** se aplicarán a ***la asignación y la expedición de derechos de emisión en relación con*** las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I ***y llevadas a cabo por buques con un arqueo bruto a partir de 5 000 toneladas***. ***A partir del 1 de enero de 2027, los artículos 3 octies a 3 octies sexies ter se aplicarán a la asignación y la expedición de derechos de emisión en relación con las actividades de transporte marítimo enumeradas en el anexo I y llevadas a cabo por buques con un arqueo bruto a partir de 400 toneladas. Para esa fecha, la Comisión llevará a cabo una evaluación de las condiciones de competencia equitativas para todos los buques y la evitación de posibles efectos adversos no deseados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero derivados de la posible***

sustitución de buques con un arqueo bruto a partir de 5 000 toneladas por varios buques con un arqueo bruto inferior a dicho umbral si no se reduce este. Si procede, la Comisión acompañará dicha evaluación de una propuesta legislativa con objeto de modificar la presente Directiva.

El 31 de diciembre de 2024 a más tardar, la Comisión, con el apoyo del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático a que se refiere el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/1119, evaluará el impacto en el clima mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero distintos del CO_2, el CH_4 y el N_2O y de las partículas con potencial de calentamiento global de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, e informará al Parlamento Europeo y al Consejo de dicho impacto. El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para abordar la cuestión de cómo tratar esas emisiones y partículas.

Enmienda 91

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 5
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al ***cincuenta*** por ciento (***50*** %) de las emisiones de los buques que realicen viajes con origen en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado ***fuera de la*** jurisdicción de un Estado miembro, el	1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al ***cien*** por cien (***100*** %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto ***bajo*** jurisdicción de un Estado miembro y el ***cien*** por cien (***100*** %)

cincuenta por ciento (***50*** %) de las emisiones procedentes de buques ***que realicen un viaje desde*** un puerto situado ***fuera*** de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto ***bajo*** jurisdicción de un Estado miembro, el ***cien*** por cien (***100*** %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques ***atracados en*** un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

de las emisiones procedentes de buques ***atracados en*** un puerto ***bajo*** jurisdicción de un Estado miembro.

Hasta el 31 de diciembre de 2026, la asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto ***fuera de la*** jurisdicción de un Estado miembro y el ***cincuenta*** por cien (***50*** %) de las emisiones de los buques que realicen viajes con origen en un puerto ***situado fuera de la*** jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro***.***

A partir del 1 de enero de 2027 y sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 3 octies bis bis, la asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cien por cien (100 %) de ***las*** emisiones de los buques ***que realicen viajes con origen en*** un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro ***y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, y al cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un***

puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

Enmienda 92

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 3 octies bis	Artículo 3 octies bis
Introducción gradual de los requisitos para el transporte marítimo	Requisitos para el transporte marítimo
Las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión ***con arreglo al siguiente calendario:***	***A partir del 1 de enero de 2024 y los años sucesivos,*** las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión ***correspondientes al cien por cien (100 %) de las emisiones verificadas notificadas para cada año respectivo.***
a) el 20 % de las emisiones verificadas notificadas para 2023;	
b) el 45 % de las emisiones verificadas notificadas para 2024;	
c) el 70 % de las emisiones verificadas notificadas para 2025;	
d) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas para 2026 y los años sucesivos.	
En la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.	

Enmienda 93

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies bis bis
	Excepciones condicionadas a la adopción de medidas por terceros países y organizaciones internacionales para abordar el impacto climático del transporte marítimo
	1. La Comisión cooperará con terceros países con el fin de establecer convenios bilaterales o multilaterales sobre acciones y medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, en consonancia con el objetivo de limitar el aumento de la temperatura mundial a 1,5 ºC por encima de los niveles preindustriales, de conformidad con el Acuerdo de París. La Comisión mantendrá informados al Parlamento Europeo y al Consejo de todas las novedades que se produzcan a este respecto.
	2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 y completar la presente Directiva mediante la introducción de una reducción proporcional del ámbito de aplicación de las medidas de la Unión, manteniendo al mismo tiempo en el ámbito de aplicación del RCDE UE al menos el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones de buques que realicen viajes desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, y el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones de los buques que realicen viajes desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado

miembro, en el caso de que:

a) un tercer país posea un mecanismo de fijación de precios del carbono para limitar y reducir las emisiones que sea al menos equivalente al del RCDE UE;

b) se haya establecido un mecanismo de fijación de precios del carbono para limitar y reducir las emisiones que sea al menos equivalente al del RCDE UE mediante un convenio bilateral o multilateral entre la Unión y uno o varios terceros países, y se haya decidido vincularlo al RCDE UE con arreglo al artículo 25; o

c) el tercer país sea un país menos adelantado o un pequeño estado insular en desarrollo que presente un PIB per cápita que no iguale ni supere el promedio de la Unión e incluya tales emisiones en sus contribuciones determinadas a nivel nacional con arreglo al Acuerdo de París.

Enmienda 94

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies bis ter
	Fondo de los Océanos
	1. Se establecerá un fondo («el Fondo de los Océanos») cuyo objetivo será el de apoyar proyectos e inversiones que se mencionan en el apartado 4. El 75 % de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión contemplada en el artículo 3 octies se utilizará a través del Fondo de los Océanos. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo 21,

apartado 2, del Reglamento (UE) .../... [FuelEU Maritime] se asignarán al Fondo de los Océanos y se utilizarán de conformidad con el apartado 4.

2. Las empresas navieras podrán pagar al Fondo de los Océanos una contribución anual en calidad de miembros, de conformidad con sus emisiones totales notificadas respecto al año natural anterior en virtud del Reglamento (UE) 2015/757, a fin de reducir la carga administrativa de las empresas navieras, incluidas las pequeñas y medianas empresas y las empresas cuya actividad no suele entrar en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. El Fondo de los Océanos entregará derechos de emisión colectivamente en nombre de las empresas navieras de transporte que sean miembros del Fondo. El Fondo de los Océanos establecerá la contribución por tonelada de emisiones a más tardar el 28 de febrero de cada año, si bien será, como mínimo, equivalente al precio más elevado determinado por el mercado primario o secundario que se haya registrado para los derechos de emisión del año anterior.

3. El Fondo de los Océanos se gestionará de forma centralizada a través de un órgano de la Unión. Su estructura de gobernanza será similar a la del Fondo de Inversión por el Clima establecido con arreglo al artículo 10 bis, apartado 8, y garantizará la generación de sinergias con esta, aplicando, cuando proceda, las normas en materia de gobernanza y apoyo formuladas en dicho artículo. La estructura de gobierno del Fondo de los Océanos y su proceso de toma de decisiones serán transparentes e inclusivos, en particular por lo que respecta al establecimiento de los ámbitos prioritarios, los criterios y los procedimientos de asignación de subvenciones. Las partes interesadas pertinentes tendrán un papel consultivo adecuado. Toda la información sobre los

proyectos e inversiones apoyados por el Fondo de los Océanos y toda la información relevante sobre el funcionamiento del Fondo de los Océanos será de acceso público.

4. Los fondos concedidos con cargo al Fondo de los Océanos apoyarán la transición a un sector marítimo de la Unión energéticamente eficiente y resiliente al cambio climático, y se utilizarán para respaldar proyectos e inversiones en relación con lo que sigue:

a) mejora de la eficiencia energética de buques y puertos;

b) tecnologías e infraestructuras innovadoras para la descarbonización del sector del transporte marítimo, incluidos el transporte marítimo de corta distancia y los puertos, así como las conexiones a las redes eléctricas en los puertos;

c) despliegue de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno, los electrocombustibles y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, también mediante contratos por diferencias para el carbono (CDC);

d) tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluidas las tecnologías eólicas;

e) investigación y desarrollo y primera aplicación industrial de tecnologías y diseños que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, incluidas las tecnologías y los combustibles innovadores para los buques de clase de hielo y la navegación invernal en áreas congeladas;

f) se otorgará prioridad a los proyectos que promuevan la innovación en el sector, como las tecnologías que no solo dan lugar a la descarbonización sino que, entre otras cosas, también reducen el riesgo de contaminación acústica, atmosférica y marítima:

g) la contribución a una transición

justa en el sector marítimo a través de la formación, la mejora de las cualificaciones y el reciclaje profesional de los trabajadores existentes y la preparación de la siguiente generación de trabajadores del sector marítimo.

El 15 % del Fondo de los Océanos se utilizará para ayudar a la protección, regeneración y mejor gestión de los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, como las zonas marinas protegidas, y para fomentar una economía azul sostenible transversal, como la energía marina renovable.

Todas las inversiones apoyadas con el Fondo de los Océanos se harán públicas y serán coherentes con los objetivos de la presente Directiva.

5. Toda la financiación proporcionada en virtud del Fondo de los Océanos se llevará a cabo de conformidad con:

a) el criterio de «no ocasionar daños» definido en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo*;

b) las garantías mínimas establecidas en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2020/852.

6. La Comisión cooperará con terceros países para estudiar las opciones para que estos puedan hacer uso también del Fondo de los Océanos. Una proporción pertinente del Fondo de los Océanos se pondrá a disposición de tales países no pertenecientes a la Unión, en particular de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo cuyas travesías con origen o destino en puertos situados fuera de la jurisdicción de un Estado miembro se cubran al cien por cien (100 %) por las medidas encaminadas a la adaptación al cambio climático y la reducción de sus emisiones en el sector marítimo.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la aplicación del presente artículo. En el marco de la ejecución del Fondo de los Océanos, la Comisión adoptará todas las medidas adecuadas de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo** para garantizar la protección de los fondos en relación con las medidas e inversiones apoyadas por el Fondo de los Océanos en caso de inobservancia del Estado de Derecho en los Estados miembros. A tal fin, la Comisión establecerá un sistema de control interno eficaz y eficiente y tratará de recuperar los importes abonados erróneamente o utilizados de modo incorrecto.

**** Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).***

***** Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2020, sobre un régimen general de condicionalidad para la protección del presupuesto de la Unión (DO L 433I de 22.12.2020, p. 1).***

Enmienda 95

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies quinquies bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies quinquies bis

	Acuerdos contractuales
	Cuando la responsabilidad última de la compra de combustible o de la explotación del buque corresponda a una entidad distinta de la empresa naviera en virtud de un acuerdo contractual, dicha entidad será responsable con arreglo a dicho acuerdo contractual de cubrir los costes derivados del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Directiva.
	A efectos del presente artículo, «explotación del buque» significa la determinación de la carga transportada por, la ruta y la velocidad del buque.
	Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la empresa naviera disponga de los medios adecuados y efectivos para recuperar los costes mencionados en el apartado 1 del presente artículo de conformidad con el artículo 16.

Enmienda 96

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá seguir el informe con	1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional ***(OMI)*** de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la

una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

Comisión podrá seguir el informe con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

En el plazo de doce meses transcurrido desde la adopción de una medida de este tipo y antes de que dicha medida devenga operativa, y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión, con el apoyo del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida.

El informe examinará la ambición y la integridad medioambiental global de las medidas decididas por la OMI, incluida su ambición general en relación con el objetivo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5 ºC por encima de los niveles preindustriales, con el objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, y con el objetivo de neutralidad climática de la Unión previsto en el Reglamento (UE) 2021/1119, y comparará la integridad medioambiental global de tales medidas con la que conlleva aplicar el RCDE UE de conformidad con las normas establecidas en la presente Directiva.

El informe tendrá en cuenta el nivel de participación en esas medidas mundiales, su aplicabilidad, transparencia, las sanciones en caso de incumplimiento, los procesos de participación pública, el seguimiento, la notificación y la verificación de emisiones, los registros y la rendición de cuentas.

La Comisión también se ocupará del seguimiento de efectos adversos en lo que se refiera, entre otros factores, a los posibles aumentos del coste del transporte, a las distorsiones de los mercados y los cambios en el tráfico

portuario, a la competitividad general del sector marítimo en los Estados miembros y, en particular, de los impactos adversos en los servicios de transporte marítimo que prestan servicios esenciales de «continuidad territorial».

En caso de que se adopte tal medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo en consonancia con el Acuerdo de París y, al menos, a un nivel comparable al resultante de las medidas de la Unión adoptadas con arreglo a la presente Directiva, la Comisión, si procede, podrá acompañar el informe de una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva y adecuarla a las medidas adoptadas a escala mundial, reconociendo en cualquier caso la soberanía de la Unión para regular su cuota de las emisiones procedentes de viajes de transporte marítimo internacional en consonancia con las obligaciones del Acuerdo de París.

Enmienda 97

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***dicha*** elusión.	2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva, e informará cada dos años ***a partir del [año posterior a la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] de dicha aplicación***. ***La Comisión también se ocupará del seguimiento de efectos adversos en lo que se refiera, entre otros factores, a los***

posibles aumentos del coste del transporte, a las distorsiones de los mercados y los cambios en el tráfico portuario, a la competitividad general del sector marítimo en los Estados miembros y, en particular, de los impactos adversos en los servicios de transporte marítimo que prestan servicios esenciales de continuidad territorial. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***posibles efectos negativos y la*** elusión ***de los requisitos de la presente Directiva***.

Enmienda 98

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies sexies bis
	Puertos en riesgo de fuga de carbono
	No obstante lo dispuesto en el artículo 3 octies, apartado 1, cuando un tercer país carezca de un mecanismo de fijación de precios del carbono para limitar y reducir las emisiones que sea al menos equivalente al del RCDE UE, un cien por cien (100 %) de las emisiones de buques que realicen viajes de un solo trayecto directamente después o antes de travesías que partan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y en riesgo de fuga de carbono, o que partan de un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y en riesgo de fuga de carbono y lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, se someterán a los requisitos del artículo 10.
	La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el

artículo 23 y completar la presente Directiva mediante la formulación de criterios para determinar que un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro plantea un riesgo de fuga de carbono, en particular, teniendo en cuenta el riesgo de reubicación de operaciones de transbordo de puertos de la Unión a puertos de transbordo en terceros países.

Con arreglo a los criterios a que se refiere el segundo apartado, la Comisión confeccionará una lista de puertos situados fuera de la jurisdicción de un Estado miembro que representan un riesgo de fuga de carbono, y la actualizará anualmente.

Enmienda 99

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies sexies ter
	No obstante lo dispuesto en el artículo 3 octies, apartado 1, párrafo segundo, cuando la distancia entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto fuera de la jurisdicción de un Estado miembro es inferior a [xxx] millas náuticas [la Comisión calculará el número adecuado de millas náuticas, basándose en una evaluación de impacto que establezca una lista de escalas portuarias en puertos de transbordo vecinos no pertenecientes a la Unión], la asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto a las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías que partan de un puerto bajo

jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, incluidos los puertos de transbordo, y al cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, incluidos los puertos de transbordo, y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

Enmienda 100

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 7
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 nonies

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 3 nonies	Artículo 3 nonies
Ámbito de aplicación	Ámbito de aplicación
Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación y de transporte marítimo.».	***1.*** Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las actividades enumeradas en el anexo I distintas de las actividades de aviación y de transporte marítimo.».
	1 bis A partir del 1 de enero de 2026, las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los permisos de emisión de gases de efecto invernadero y a la asignación y expedición de derechos de emisión por lo que se refiere a las instalaciones de incineración de residuos urbanos.
	1 ter De aquí al 31 de diciembre de 2024, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examine el posible impacto de la inclusión de las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE UE en términos de eliminación de residuos en vertederos de la Unión y de

exportaciones de residuos a terceros países.

En dicho informe, la Comisión evaluará asimismo la posibilidad de incluir en el RCDE UE otros procesos de gestión de residuos, en particular, los vertederos que generan emisiones de metano y óxido nitroso en la Unión.

Cuando proceda, la Comisión acompañará el informe de una propuesta legislativa con el fin de evitar los impactos a que se refiere el primer párrafo, y de incluir los procesos a que se refiere el segundo párrafo en el RCDE UE.

Enmienda 101

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 10
Directiva 2003/87/CE
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión ***se reducirá en [-- millones de derechos de emisión (que se determinarán en función del año de entrada en vigor)]***. Ese mismo año, la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en ***79 millones*** de derechos de emisión ***para*** el transporte marítimo. ***A partir*** de [año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], el factor lineal será del 4,2 %. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].	En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión ***equivaldrá a las emisiones medias del período comprendido entre ... y ... [los tres años precedentes al de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] ajustándose dicha cantidad, desde la mitad de dicho período, por el factor de reducción lineal.*** Ese mismo año, la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en ***un número*** de derechos de emisión ***correspondiente a las emisiones de las actividades del*** transporte marítimo ***notificadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 para 2018 y 2019 en la Unión, ajustado, desde el año 2021, mediante el factor de reducción lineal***. En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], el factor ***de reducción*** lineal será del 4,2 %. ***En cada uno de los años siguientes hasta 2030, el factor de reducción se***

	incrementará en 0,1 puntos porcentuales en comparación con el año anterior. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].

Enmienda 102

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 10
Directiva 2003/87/CE
Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A partir del 1 de enero de 2026, se incrementará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión a fin de tener en cuenta la inclusión de las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE UE. La Comisión adoptará actos de ejecución para determinar dicho incremento de la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión a fin de tener en cuenta la inclusión de las instalaciones de incineración de residuos urbanos en el RCDE UE. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.

Enmienda 103

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 3 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Además, se subastará para el Fondo de Modernización el ***2,5*** % de la cantidad total de derechos de emisión entre [año siguiente a la entrada en vigor de la	Además, se subastará para el Fondo de Modernización el ***2*** % de la cantidad total de derechos de emisión entre … [año siguiente a la entrada en vigor de la

Directiva] y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 65 % de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte B.	Directiva] y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 65 % de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte B. ***La cantidad adicional de derechos de emisión a que se refiere el presente párrafo, cuando proceda, puede utilizarse asimismo para financiar proyectos transfronterizos con los Estados miembros beneficiarios y las regiones fronterizas adyacentes de bajo crecimiento.*** ***Además, el 0,5 % de la cantidad total de derechos de emisión entre... [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] y 2030 se pondrá a disposición del Fondo de Inversión en el Clima instituido en virtud del artículo 10 bis, apartado 8.***

Enmienda 104

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del	3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión ***como ingresos generales***. ***Los ingresos que reviertan al presupuesto de la Unión respetarán el principio de universalidad de conformidad con el artículo 7 de la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del***

carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes:

Consejo*. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes***, excluidas las actividades y tecnologías relacionadas con la energía nuclear***:

**** Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).***

Enmienda 105

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letras b a f

Texto en vigor	*Enmienda*
	b bis) en el apartado 3, párrafo primero, las letras b) a f) se sustituyen por el texto siguiente:
b) para desarrollar energías renovables con objeto de cumplir el compromiso de la Unión con las energías renovables y desarrollar otras tecnologías que contribuyan a la transición a una economía hipocarbónica segura y sostenible, y de contribuir al cumplimiento del compromiso de la Unión de aumentar la eficiencia energética a los niveles acordados en los actos legislativos pertinentes;	«b) para desarrollar energías renovables ***y redes de transmisión de la electricidad*** con objeto de cumplir el compromiso de la Unión con las energías renovables ***y los objetivos de la Unión en materia de interconectividad,*** y desarrollar otras tecnologías que contribuyan a la transición a una economía hipocarbónica segura y sostenible, y de contribuir al cumplimiento del compromiso de la Unión de aumentar la eficiencia energética a los niveles acordados en los actos legislativos pertinentes***, incluida la producción de electricidad de los prosumidores de energías renovables y de las comunidades de energías renovables;***»;

	b bis) para apoyar la renovación profunda y por etapas de los edificios de conformidad con el artículo 2, puntos 19 y 20 de la Directiva .../... [DEEE refundida], empezando por la renovación de los edificios con peor rendimiento;
c) para medidas dirigidas a impedir la deforestación y a aumentar la forestación y reforestación en los países en desarrollo que hayan ratificado el acuerdo internacional sobre cambio climático; para transferir tecnologías y facilitar la adaptación a los efectos adversos del cambio climático en estos países;	c) para medidas dirigidas a impedir la deforestación***, a apoyar la protección y la restauración de las turberas, los bosques y otros ecosistemas terrestres o marítimos,*** y a aumentar la forestación y reforestación ***respetuosas con la biodiversidad*** en los países en desarrollo que hayan ratificado el acuerdo internacional sobre cambio climático; para transferir tecnologías y facilitar la adaptación a los efectos adversos del cambio climático en estos países;
d) para la captura de carbono mediante silvicultura en la Unión;	d) para la captura de carbono mediante silvicultura ***y en el suelo*** en la Unión;
	d bis) para la adaptación al cambio climático en la Unión;
e) para la captura y el almacenamiento geológico, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, de CO2, en particular procedente de centrales eléctricas de combustibles fósiles sólidos y de una serie de sectores y subsectores industriales, también en terceros países;	e) para la captura y el almacenamiento geológico, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, de CO2, en particular procedente de centrales eléctricas de combustibles fósiles sólidos y de una serie de sectores y subsectores industriales, también en terceros países***, y métodos de eliminación de CO2 innovadores y tecnológicos, como la captura directa de aire («CDA») y su almacenamiento***;
f) para ***fomentar*** el paso a formas de transporte ***con un nivel bajo de emisiones y al transporte público***;	f) ***para invertir en el paso a formas de transporte que contribuyan significativamente a la descarbonización del sector, y para acelerar dicho paso, incluido el desarrollo del transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, y de servicios y tecnologías relacionados con el autobús, respetuosos con el clima, y para financiar medidas de apoyo a la descarbonización de los aeropuertos con arreglo al Reglamento (UE) .../... [sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos], y al***

	Reglamento (UE) .../... [por el que se garantizan unas condiciones de competencia equitativas para el transporte aéreo sostenible];»

Enmienda 106

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión	*Enmienda*
h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios, incluso mediante la reducción de impuestos ***con efecto distorsionador***»;	h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas***, así como los sistemas de calefacción y refrigeración eficientes y renovables***, o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios, incluso mediante la reducción, en ***particular,*** de los impuestos ***y las cargas sobre la electricidad de fuentes renovables***;

Enmienda 107

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) en el apartado 3, párrafo primero, se inserta la letra siguiente:
	«h bis para financiar los regímenes nacionales de dividendos climáticos con un impacto medioambiental positivo demostrado, documentado en el informe anual a que se refiere el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo*;

**** Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).***

Enmienda 108

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra k

Texto en vigor	*Enmienda*
	c ter) en el apartado 3, párrafo primero, la letra k) se sustituye por el texto siguiente:
k) para promover la formación y reubicación de la mano de obra a fin de contribuir a una transición equitativa a una economía ***hipocarbónica***, en particular en las regiones más afectadas por la reconversión laboral, en estrecha coordinación con los interlocutores sociales.	«para promover la formación y reubicación de la mano de obra a fin de contribuir a una transición equitativa a una economía ***climáticamente neutra***, en particular en las regiones más afectadas por la reconversión laboral, en estrecha coordinación con los interlocutores sociales***, e invertir en el reciclaje profesional y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores potencialmente afectados por la transición.***»

Enmienda 109

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c quater) en el apartado 3, después del párrafo primero se insertan los párrafos siguientes:
	«No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros utilizarán al menos el 10 % de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión para el desarrollo del transporte público, en particular de pasajeros y mercancías por ferrocarril, y los servicios y tecnologías relacionados con el autobús, tal como se indica en la letra f) de dicho párrafo.
	No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros utilizarán al menos el 10 % de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión para financiar acciones adicionales por el clima en terceros países vulnerables, tal como se indica en la letra j) de dicho párrafo.»

Enmienda 110

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	c quinquies) en el apartado 3, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
Se entenderá que los Estados miembros han cumplido lo dispuesto en el presente apartado cuando hayan establecido y puesto en práctica políticas de ayuda fiscal o financiera, incluyendo en particular en	«Se entenderá que los Estados miembros han cumplido lo dispuesto en el presente apartado cuando hayan establecido y puesto en práctica políticas de ayuda fiscal o financiera, incluyendo en particular en

los países en desarrollo, o políticas internas de regulación que den lugar a ayuda financiera, elaboradas con los fines expuestos en el párrafo anterior y que tengan un valor equivalente como mínimo al ***50*** % de los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, incluidos todos los ingresos procedentes de las subastas a que se refiere las letras b) y c) del apartado 2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la utilización de los ingresos y de las medidas adoptadas conforme al presente apartado en los informes que presenten con arreglo a la Decisión n.º 280/2004/CE.	los países en desarrollo, o políticas internas de regulación que den lugar a ayuda financiera, elaboradas con los fines expuestos en el párrafo anterior y que tengan un valor equivalente como mínimo al ***100*** % de los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, incluidos todos los ingresos procedentes de las subastas a que se refiere las letras b) y c) del apartado 2.»; Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la utilización de los ingresos y de las medidas adoptadas conforme al presente apartado en los informes que presenten con arreglo a la Decisión no 280/2004/CE.»

Enmienda 111

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartados 3 bis y 3 ter (nuevos)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c sexies) se insertan los apartados siguientes:
	«3 bis Los Estados miembros presentarán a la Comisión un plan sobre la utilización de los ingresos junto con cada actualización del plan nacional integrado de energía y clima a que se refiere el artículo 14, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2018/1999. De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de dicho Reglamento, los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre el uso de los ingresos y las medidas adoptadas conforme al apartado 3 del presente artículo. Los Estados miembros presentarán información completa, coherente y de calidad. En particular, definirán en sus informes el significado de los importes "comprometidos" y

"desembolsados", y presentarán información financiera rigurosa. Si es necesario para garantizar el cumplimiento de estas obligaciones de notificación, los Estados miembros reservarán ingresos de sus presupuestos nacionales.

Los Estados miembros garantizarán que los ingresos del RCDE UE se gasten de manera coherente con las obligaciones establecidas en el apartado 3 y mantengan su trazabilidad, y garantizarán que sean adicionales al gasto nacional en materia de clima. La Comisión adoptará todas las medidas necesarias para garantizar que los Estados miembros respeten sus obligaciones de notificación con arreglo al presente apartado.

3 ter Los Estados miembros utilizarán los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión, y no utilizados como recursos propios, a que se refiere el apartado 2 del presente artículo de conformidad con:

a) el criterio de «no causar un perjuicio significativo» recogido en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852;

b) las garantías mínimas establecidas en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2020/852; y

c) el plan nacional integrado de energía y clima del Estado miembro presentado de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999 y, si procede, el plan territorial de transición justa preparado con arreglo al artículo 11 del Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

Enmienda 112

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra d bis (nueva)

Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) se añade el apartado siguiente:
	«5 bis Tras el informe final de 28 de marzo de 2022 de la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA) sobre derechos de emisión y derivados asociados, la Comisión, si procede, presentará una propuesta legislativa, a más tardar... [seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva] para dar seguimiento a las recomendaciones formuladas en dicho informe, con el fin de mejorar el nivel de transparencia, seguimiento y notificación en los mercados europeos de derechos de emisión, y de derivados asociados, teniendo en cuenta que el ámbito de tales mercados es el del conjunto de la Unión.»

Enmienda 113

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra d ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d ter) se añade el apartado siguiente:
	«5 ter La ESMA llevará a cabo un seguimiento regular de la integridad y la transparencia de los mercados europeos de derechos de emisión, así como de los mercados de derivados asociados. Publicará periódicamente un informe sobre la integridad y la transparencia de tales mercados, sirviéndose, como proceda, de los datos del registro de la Unión y de los datos notificados o facilitados a las autoridades competentes. En dicho informe, en particular, la ESMA examinará el funcionamiento de los mercados a la luz de posibles episodios de

volatilidad y de la evolución de los precios, la realización de las subastas y las operaciones comerciales en los mercados, la liquidez y los volúmenes negociados, y las categorías y el comportamiento comercial de los participantes en el mercado. El informe incluirá, cuando proceda, recomendaciones para reforzar la integridad del mercado y mejorar su transparencia. En tales recomendaciones se considerará, en particular, las medidas para optimizar la información a disposición de los participantes en el mercado y el público en general sobre el funcionamiento de los mercados de derechos de emisión y de derivados asociados, mejorar la información reglamentaria y el seguimiento en tales mercados, promover la prevención y la detección de abusos del mercado, y ayudar a mantener mercados ordenados de derechos de emisión y derivados asociados.

La Comisión evaluará las recomendaciones a que se refiere el párrafo primero del presente apartado en el siguiente informe que presente con arreglo al apartado 5 tras la publicación del informe de la ESMA. La Comisión, si procede, acompañará dicho informe de una propuesta legislativa para mejorar la transparencia y la integridad de los mercados de derechos de emisión y de derivados asociados, teniendo en cuenta que el ámbito de tales mercados es el del conjunto de la Unión.»

Enmienda 114

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso -i (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	-i) El párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
Las medidas a que se refiere el párrafo primero determinarán, en la medida de lo posible, parámetros de referencia ex ante a escala comunitaria a fin de asegurar que los derechos de emisión se asignen de tal forma que se incentiven las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero y las técnicas de eficiencia energética, teniendo en cuenta las técnicas más eficaces, los productos de sustitución, los procedimientos alternativos de producción, la cogeneración de alta eficiencia, la recuperación energética eficaz de gases residuales, la utilización de biomasa y la captura, el transporte y el almacenamiento de CO2, siempre que se disponga de las instalaciones necesarias, y que no se ofrezca ningún incentivo para aumentar emisiones. No se asignará ningún derecho de forma gratuita a la producción de electricidad, ***excepto en los casos cubiertos por el artículo 10 quater y en el caso de la electricidad producida con gases residuales***.	«Las medidas a que se refiere el párrafo primero determinarán, en la medida de lo posible, parámetros de referencia ex ante a escala comunitaria a fin de asegurar que los derechos de emisión se asignen de tal forma que se incentiven las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero y las técnicas de eficiencia energética, teniendo en cuenta las técnicas más eficaces, los productos de sustitución, los procedimientos alternativos de producción, la cogeneración de alta eficiencia, la recuperación energética eficaz de gases residuales, la utilización de biomasa y la captura, el transporte y el almacenamiento de CO2, siempre que se disponga de las instalaciones necesarias, y que no se ofrezca ningún incentivo para aumentar emisiones. No se asignará ningún derecho de forma gratuita a la producción de electricidad.»

(32003L0087)

Enmienda 115

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso i
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 2 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En el caso de las instalaciones sujetas a la obligación de llevar a cabo una auditoría energética con arreglo al artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo(*) [referencia al artículo que debe actualizarse	«En el caso de las instalaciones sujetas a la obligación de llevar a cabo una auditoría energética ***o de implantar un sistema certificado de gestión energética*** con arreglo al artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento

con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de ***cinco*** años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita se reducirá ***en un 25*** %. La cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría. Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia.

Europeo y del Consejo(*) [referencia al artículo que debe actualizarse con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría ***o del sistema certificado de gestión energética***, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de ***ocho*** años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita se reducirá ***de conformidad con los párrafos noveno y décimo del presente apartado***. La cantidad de derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el informe de auditoría ***para la instalación en cuestión***. Las medidas contempladas en el primer párrafo ***del presente apartado*** deberán adaptarse en consecuencia.

Además de los requisitos fijados en el tercer párrafo del presente apartado, el 1 de julio de 2025 a más tardar, los operadores en los sectores y subsectores elegibles para la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo a los artículos 10 bis y 10 ter establecerán un plan de descarbonización para cada una sus instalaciones respecto a sus actividades cubiertas por la presente Directiva. Dicho plan será coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 y con todas las hojas de ruta sectoriales pertinentes elaboradas de conformidad con el artículo 10 de dicho Reglamento, y establecerá:

a) medidas y planes financieros y de inversión asociados para cada instalación con el fin de alcanzar las reducciones de emisiones necesarias y conformes con el objetivo de neutralidad climática fijado en

el artículo 2, apartado 1 del Reglamento (UE) 2021/1119, así como todas las hojas de ruta sectoriales pertinentes elaboradas de conformidad con el artículo 10 de dicho Reglamento a escala de cada instalación, excluyendo el uso de los créditos de compensación de carbono;

b) objetivos intermedios e hitos para medir, a 31 de diciembre de 2025, y el 31 de diciembre de cada año posterior hasta 2050, los progresos realizados para alcanzar la neutralidad climática tal como se establece en la letra a);

c) una estimación del impacto de cada una de las medidas y planes financieros y de inversión asociados a que se refiere la letra a) en cuanto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a los objetivos e hitos a que se refiere la letra b);

d) medidas con el fin de abordar las implicaciones para el reciclaje y la mejora de las cualificaciones, también a través del diálogo social, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, al objeto de garantizar una transición justa.

Los Estados miembros podrán proporcionar ayuda financiera a los operadores para la aplicación de sus planes de descarbonización mencionados en el párrafo cuarto. Dicha ayuda no se considerará una ayuda estatal ilegal.

El logro de los objetivos e hitos indicados en la letra b) del párrafo cuarto se verificará el 31 de diciembre de 2025 a más tardar y el 31 de diciembre de cada año posterior hasta 2050, de conformidad con los procedimientos de verificación y acreditación establecidos en el artículo 15.

Si no se establece un plan de descarbonización con arreglo al párrafo cuarto, o si no se logran los objetivos e hitos contenidos en dicho plan, la cantidad de derechos de emisión gratuitos se reducirá de conformidad con los

párrafos noveno y décimo.

La Comisión, con el apoyo del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático, está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para completar la presente Directiva mediante el establecimiento del contenido mínimo y el formato de los planes de descarbonización a que se refiere el párrafo cuarto del presente apartado, en particular en lo que atañe a los parámetros de referencia relativos a los objetivos y los hitos a que se refiere la letra b) de dicho párrafo. En el establecimiento y la adopción de actos delegados participarán todas las partes interesadas pertinentes.

Cuando no se cumplan los requisitos formulados en los párrafos tercero o cuarto, los derechos de emisión gratuitos se reducirán en:

a) un 50 % en el caso de las instalaciones cuyos niveles de emisión de gases de efecto invernadero se sitúen por encima del promedio del 10 % de las instalaciones menos eficientes en un sector o un subsector de la Unión para los parámetros de referencia de los productos pertinentes;

b) un 30 % en el caso de las instalaciones cuyos niveles de emisión de gases de efecto invernadero se sitúen por debajo del promedio del 10 % de las instalaciones menos eficientes en un sector o un subsector de la Unión para los parámetros de referencia de los productos pertinentes, y por encima del promedio del 50 % de las instalaciones más eficientes en ese sector o subsector;

c) un 25 % en el caso de las instalaciones cuyos niveles de emisión de gases de efecto invernadero se sitúen por encima del promedio del 10 % de las instalaciones más eficientes en un sector o un subsector de la Unión para los parámetros de referencia de los productos pertinentes y por debajo del promedio del

	50 % de las instalaciones más eficientes en ese sector o subsector.
	Cuando no se cumplan los requisitos formulados en los párrafos tercero o cuarto, los porcentajes establecidos en el párrafo noveno, letras a), b) y c) se duplicarán.
	Se concederá una asignación gratuita adicional del 10 % del valor de referencia aplicable a aquellas instalaciones cuyas emisiones de gases de efecto invernadero sean inferiores a la media del 10 % de las instalaciones más eficientes de un sector o subsector de la Unión respecto a los valores de referencia de los productos pertinentes, siempre que los derechos de emisión se encuentren disponibles con arreglo al párrafo duodécimo.
	A efectos de la asignación gratuita adicional a que se refiere el párrafo undécimo, se utilizarán los derechos de emisión que no se hayan asignado debido a una reducción de la asignación gratuita con arreglo a los párrafos noveno y décimo.
* Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).	* Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

Enmienda 116

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso ii
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A fin de ofrecer nuevos incentivos para	A fin de ofrecer nuevos incentivos para

reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán ***antes del período 2026-2030*** con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes.

reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán ***tan pronto como sea posible y a más tardar... [seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación]*** con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes***, y posiblemente incluyendo nuevos valores de referencia que garanticen que la asignación gratuita para la fabricación de un producto sea independiente de la materia prima o del tipo de proceso de fabricación, cuando los procesos de fabricación tengan la misma finalidad, tenga en cuenta el potencial de uso circular de los materiales, o evite que las instalaciones con procesos parcial o totalmente descarbonizados queden excluidas del sistema de valores de referencia o no puedan participar en él. Los valores de referencia resultantes de dicha revisión se publicarán tan pronto como esté disponible la información necesaria, para que tales valores de referencia sean aplicables a partir de 2026.***

Enmienda 117

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
No obstante lo dispuesto en el párrafo ***anterior***, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de ***estos*** productos se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de	No obstante lo dispuesto en el párrafo ***primero del presente apartado***, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de ***los*** productos ***consignados en el anexo I de dicho Reglamento hasta el 31 de diciembre de 2030*** se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades

estos productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100 % para el período comprendido entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y el final de 2025, al ***90*** % en 2026, y ***se reducirá en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar*** el 0 % ***en el décimo año***.	reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de ***dichos*** productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100 % para el período comprendido entre ***... [***la ***fecha de*** entrada en vigor del [Reglamento MAFC]***]*** y el final de ***2024***, al 90 % en 2025, al ***80 %*** en 2026***, al 70 % en 2027, al 50 % en 2028, al 25 % en 2029, y alcanzará*** el 0 % ***en 2030***.

Enmienda 118

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita se pondrán a disposición ***para apoyar la innovación*** de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 8.	Los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita se pondrán a disposición ***del Fondo de Inversión en el Clima*** de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 8.

Enmienda 119

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) se inserta el apartado siguiente:
	«1 bis bis Cada año a partir de 2025, como parte de su informe anual al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 10, apartado 5, la Comisión evaluará la eficacia del mecanismo de ajuste en frontera por carbono («MAFC») para abordar el riesgo de fuga de carbono de las mercancías producidas en la Unión para

su exportación a terceros países que no apliquen el RCDE UE o un mecanismo similar de fijación de precios del carbono. El informe evaluará, en particular, la evolución de las exportaciones de la Unión en los sectores del MAFC y de los flujos comerciales y las emisiones implícitas de estas mercancías en el mercado mundial. Cuando el informe concluya que existe un riesgo de fuga de carbono de las mercancías producidas en la Unión para su exportación a esos terceros países que no aplican el RCDE UE o un mecanismo similar de fijación de precios del carbono, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para abordar dicho riesgo de fuga de carbono de un modo que se ajuste a las normas de la OMC y tenga en cuenta la descarbonización de las instalaciones en la Unión.»

Enmienda 120

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra c – inciso ii
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 2 – párrafo 3 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al ***0,2*** %, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.	d) Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al ***0,4*** %, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.

Enmienda 121

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra d bis (nueva)

Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 5

Texto en vigor	*Enmienda*
	d bis) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
5. Con el fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta establecido en el artículo 10, para cada año en el que la suma de asignaciones gratuitas no alcance la cantidad máxima que respete el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta, los derechos de emisión restantes hasta alcanzar esa cantidad se utilizarán para evitar o limitar la reducción de las asignaciones gratuitas a fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta en los años posteriores. No obstante, en caso que se alcanzara la cantidad máxima, las asignaciones gratuitas se ajustarán en consecuencia. Estos ajustes se llevarán a cabo de manera uniforme.	«5. Con el fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta establecido en el artículo 10, para cada año en el que la suma de asignaciones gratuitas no alcance la cantidad máxima que respete el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta, los derechos de emisión restantes hasta alcanzar esa cantidad se utilizarán para evitar o limitar la reducción de las asignaciones gratuitas a fin de respetar el porcentaje de derechos de emisión sacados a subasta en los años posteriores. No obstante, en caso que se alcanzara la cantidad máxima, las asignaciones gratuitas se ajustarán en consecuencia. Estos ajustes se llevarán a cabo de manera uniforme. ***Sin embargo, las instalaciones cuyas emisiones de gases de efecto invernadero sean inferiores a la media del 10 % de las instalaciones más eficientes de un sector o subsector de la Unión en los años 2021 y 2022 para los valores de referencia de los productos pertinentes, quedarán exentas del ajuste.»***

(32003L0087)

Enmienda 122

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y ***85*** millones de derechos	***390*** millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y ***110*** millones de

de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías ***y procesos hipocarbónicos*** y ***contribuirán*** a los objetivos de contaminación cero (***el «Fondo de*** Innovación***»)***. Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.

derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como ***los derechos de emisión a que se refiere el artículo 10, apartado 1, párrafo quinto, que se pondrán a disposición de un fondo (el «Fondo de Inversión en el Clima»). Además,*** los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, ***también*** se pondrán a disposición ***del*** Fondo ***de Inversión en el Clima***. ***El Fondo de Inversión en el Clima tendrá*** el objetivo de apoyar la innovación en ***técnicas, procesos y*** tecnologías ***que contribuyan significativamente a la descarbonización de los sectores cubiertos por la presente Directiva*** y a ***la consecución de*** los objetivos de contaminación cero ***y de circularidad, así como a la mejora de técnicas, procesos y tecnologías que posiblemente ya no se consideren innovadores, pero que, en cualquier caso, poseen un potencial significativo de reducción delas emisiones de gases de efecto invernadero y contribuyen al ahorro de energía y de recursos en consonancia con los objetivos de la Unión en materia de clima y de energía de aquí a 2030. El Fondo de Inversión en el Clima no apoyará actividades relacionadas con la energía nuclear. Para impulsar la*** innovación ***en tecnologías punteras lo antes posible, la Comisión garantizará que una parte de la financiación puesta a disposición a través del Fondo de Inversión en el Clima «se distribuya de forma anticipada» durante el período comprendido entre ... y ... [los cinco primeros años de aplicación de la presente Directiva de modificación]***. Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como

figura en el párrafo primero.

Enmienda 123

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión(*) y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación a que se refiere el párrafo primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo ***21***, apartado ***2***, del Reglamento (UE) ***[FuelEU Maritime]*** se asignarán al Fondo de ***Innovación*** y se aplicarán de conformidad con el presente apartado.	Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión(*) y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación ***y la descarbonización*** a que se refiere el párrafo primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo ***5,*** apartado ***6***, del Reglamento (UE) ***2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo**** se asignarán al Fondo de ***los Océanos establecido con arreglo al artículo 3 octies bis ter*** y se aplicarán de conformidad con el presente apartado.
_____	_____
(*) Decisión 2010/670/UE de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por la que se establecen los criterios y las medidas aplicables a la financiación de proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y al almacenamiento geológico de CO2, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como de proyectos de demostración de tecnologías innovadoras de energía renovable, al amparo del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 290 de 6.11.2010, p. 39).	(*) Decisión 2010/670/UE de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, por la que se establecen los criterios y las medidas aplicables a la financiación de proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y al almacenamiento geológico de CO2, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como de proyectos de demostración de tecnologías innovadoras de energía renovable, al amparo del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 290 de 6.11.2010, p. 39).

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

Enmienda 124

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El Fondo de ***Innovación*** debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, ***incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático***, así como los productos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO2 en condiciones seguras para el medio ambiente***, así como las*** tecnologías ***de almacenamiento de energía y las energías*** renovables ***innovadoras***; ***en emplazamientos geográficamente equilibrados.*** El Fondo de ***Innovación*** también ***podrá dar apoyo a*** tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar ***el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en*** el transporte	El Fondo de ***Inversión en el Clima*** debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, ***como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras,*** así como los productos ***y los procesos*** que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos ***innovadores*** que tengan como objetivo la captura ***y utilización del carbono*** en condiciones seguras para el medio ambiente ***(«CUC») que contribuyan sustancialmente a mitigar el cambio climático, en particular respecto a las emisiones de procesos industriales inevitables, la captura, el transporte y*** el almacenamiento geológico ***permanente*** de CO2 en condiciones seguras para el medio ambiente ***en el caso de las emisiones de procesos industriales inevitables, y la captura directa de CO2 de la atmósfera con un almacenamiento seguro, sostenible y permanente («ASSP»)***. ***También podrán fomentarse las***

aéreo, ferroviario y por carretera. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación en tecnologías ***con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono***, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático.	***inversiones en*** tecnologías ***del hidrógeno*** renovables ***cuando proceda. El Fondo de Inversión en el Clima*** también ***apoyará las*** tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el transporte ferroviario y por carretera***, incluidas las formas colectivas de transporte como el transporte púbico y los servicios discrecionales de autocares, procurando al mismo tiempo sinergias con Horizonte Europa, en particular con las asociaciones europeas y, si procede, con otros programas de la Unión***. Se prestará especial atención a los proyectos***, incluidos los de exportación,*** en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación ***en técnicas, procesos y*** tecnologías ***que contribuyan de manera significativa a la descarbonización de los sectores cubiertos por dicho Reglamento, la captura y utilización del carbono, la captura y almacenamiento geológico de carbono, el transporte de CO2***, ***las*** energías renovables y ***el*** almacenamiento de energía***, así como la ejecución de tales técnicas, procesos y tecnologías,*** de manera que contribuya a mitigar el cambio climático ***de conformidad con las metas y los objetivos fijados en el Reglamento (UE) 2021/1119 de aquí a 2030 y a 2050, y a una transición justa, y proporcione el beneficio más marginal en lo que atañe a las reducciones de emisiones por ayuda facilitada***. ***El Fondo de Inversión en el Clima también podrá apoyar tecnologías innovadoras de vanguardia encaminadas a la reducción de las emisiones en el sector de los residuos.***

Enmienda 125

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Al menos el 12 % de los derechos de emisión puestos a disposición del Fondo de Inversión en el Clima se utilizarán en el desarrollo y el despliegue ulteriores de las fuentes de energía sostenibles y renovables en la Unión, con arreglo a la Directiva (UE) .../... [DER revisada].

Enmienda 126

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El Fondo de Inversión en el Clima también podrá apoyar los contratos por diferencia para el carbono a fin de fomentar tecnologías de descarbonización para las que el precio del carbono podría no ser un incentivo suficiente. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 para complementar la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento de los contratos por diferencia para el carbono a más tardar el 31 de diciembre de 2023.
	El apoyo financiero del Fondo de Inversión por el Clima deberá ser proporcional a los objetivos políticos establecidos en el presente artículo y no deberá dar lugar a distorsiones indebidas del mercado interior. A tal fin, solo se concederán fondos para cubrir costes adicionales o riesgos de inversión que no puedan asumir los inversores en condiciones normales de mercado. En este sentido, las ayudas del Fondo de Inversión por el Clima no deberán dar lugar a una discriminación injusta con respecto a los productos importados competidores, tal como exige la normativa

de la Organización Mundial del Comercio.

En caso de que el precio del RCDE UE sea superior al precio de ejercicio al que se ha adjudicado el proyecto, el beneficiario deberá devolver la diferencia al Fondo de Inversión por el Clima.

Enmienda 127

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Serán elegibles proyectos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones revolucionarias ***o*** estar suficientemente maduras para su aplicación a escala ***precomercial***.	Serán elegibles proyectos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña ***y mediana*** escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, ***y demostrar potencial para la reducción de gases de efecto invernadero a gran escala***, pero deberán representar soluciones revolucionarias ***o no ejecutable comercialmente aún,*** estar suficientemente maduras ***tecnológicamente*** para su aplicación a escala ***(pre)comercial, o contribuir de forma significativa al objetivo de neutralidad climática, y no poder desplegarse a gran escala sin apoyo***.

Enmienda 128

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo de	La Comisión velará por que los derechos de emisión destinados al Fondo de

Innovación se subasten de conformidad con los principios y modalidades establecidos en el artículo 10, apartado 4. Los productos de la subasta constituirán ingresos afectados externos, conforme a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero. Los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

Inversión en el Clima se subasten de conformidad con los principios y modalidades establecidos en el artículo 10, apartado 4. Los productos de la subasta constituirán ingresos afectados externos, conforme a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero. Los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio financiero podrán desglosarse en tramos anuales durante varios ejercicios.

Enmienda 129

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los proyectos se seleccionarán sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía ***hipocarbónica*** en los sectores afectados. Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO2. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60 % de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40 % no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación pública y en el caso de asistencia	Los proyectos se seleccionarán ***mediante un procedimiento de selección transparente, de un modo neutral con respecto a la tecnología y de conformidad con los objetivos del Fondo de Inversión en el Clima formulados en el párrafo primero del presente apartado, y*** sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración ***la medida en la que los proyectos contribuyen de manera significativa a los objetivos de la Unión en materia de clima y energía, así como a los objetivos de contaminación cero y circularidad de conformidad con el párrafo primero del presente apartado, además de necesidad de garantizar la distribución geográfica justa de los proyectos con arreglo al párrafo 6 bis del presente apartado y***, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía ***climáticamente neutra***

técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos.

en los sectores afectados. ***Se otorgará prioridad a las tecnologías y los procesos que aborden impactos medioambientales múltiples.*** Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO2. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60 % de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40 % no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación pública y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos. ***Los proyectos cuya reducción de emisiones beneficie la descarbonización de otros agentes en zonas geográficas cercanas tendrán preferencia en los criterios utilizados para la selección de proyectos.***

Los proyectos financiados por el Fondo de Inversión en el Clima deberán compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo. La Comisión definirá en las convocatorias de propuestas las condiciones para dicho intercambio de conocimientos.

Las convocatorias de propuestas serán abiertas y transparentes y establecerán claramente el tipo de tecnologías que pueden recibir apoyo. Al prepara las convocatorias de propuestas, la Comisión se asegurará de que se cubran debidamente todos los sectores. La Comisión adoptará medidas para garantizar que las convocatorias se divulgan del modo más amplio posible, y en especial a las pequeñas y medianas

empresas (pymes).

Enmienda 130

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El Fondo de Inversión en el Clima procurará prestar un apoyo equilibrado geográficamente, en particular por lo que respecta a una cantidad de derechos de emisión equivalente a la cantidad transferida al Fondo de Inversión en el Clima con arreglo al artículo 10, apartado 1, párrafo quinto [transferencia complementaria del MF], a la ayuda prestada en forma de CDC, y a los proyectos relacionados con la optimización, garantizando al mismo tiempo la máxima calidad posible de los proyectos y respetando los criterios de selección a que se refiere el párrafo sexto del presente apartado, teniendo en cuenta circunstancias sectoriales y necesidades de inversión específicas, en particular, en los sectores que cubre el artículo 3 octies y el capítulo IV bis.

Enmienda 131

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de ***Innovación***,	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de ***Inversión***

incluidos el procedimiento y los criterios de selección, así como los sectores que cumplen las condiciones y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda.

en el Clima, incluidos el procedimiento y los criterios de selección, ***y la participación de las pymes,*** así como los sectores que cumplen las condiciones y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda. ***La Comisión procurará establecer un calendario que distribuya de forma anticipada una parte de la ayuda del Fondo de Inversión en el Clima al inicio del período. En el marco de la ejecución del Fondo de Inversión en el Clima, la Comisión adoptará todas las medidas adecuadas de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092 para garantizar la protección de los fondos en relación con las medidas e inversiones apoyadas por el Fondo de Inversión en el Clima en caso de inobservancia del Estado de Derecho en los Estados miembros. A tal fin, la Comisión establecerá un sistema de control interno eficaz y eficiente y tratará de recuperar los importes abonados erróneamente o utilizados de modo incorrecto.***

Al objeto de garantizar una transición equitativa y justa, los criterios de selección tendrán en cuenta las salvaguardas medioambientales y sociales. Todos los recursos financieros del Fondo de Inversión en el Clima se utilizarán de acuerdo con:

a) el criterio de «no causar un perjuicio significativo» recogido en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852;

b) las garantías mínimas establecidas en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2020/852.

En el caso del apoyo a través de CDC, tales actos delegados facilitarán una licitación tecnológicamente neutra y competitiva en materia de precios de conformidad con los objetivos del Fondo de Inversión por el Clima formulados en el párrafo primero.

Enmienda 132

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Cada dos años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se exponga la coherencia de los proyectos financiados a través del Fondo de Inversión en el Clima y el objetivo de neutralidad climática establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119, los avances logrados en el despliegue de las inversiones descritas en los planes de descarbonización industrial y su plan de acción para el próximo período de dos años.

Enmienda 133

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 13
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quater

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) ***En*** el artículo 10 quater***, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:***	(13) ***Se suprime*** el artículo 10 quater***;***
«Los Estados miembros exigirán a las instalaciones generadoras de electricidad y a los titulares de la red beneficiarios que antes del 28 de febrero de cada año informen sobre la ejecución de las inversiones seleccionadas, incluido el balance de asignaciones gratuitas y gastos en inversión efectuados y el tipo de inversiones subvencionadas. Los Estados miembros informarán sobre el particular a la Comisión, y la Comisión publicará dichos informes.».	

Enmienda 134

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 13 *bis* (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quater bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 bis Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 10 quater bis
	Asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético
	Los derechos de emisión para la asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético que no hayan sido asignados a los operadores en los Estados miembros afectados a 31 de diciembre de 2023 se sumarán a la cantidad total de derechos de emisión recibida para subasta por el Estado miembro de que se trate de conformidad con el artículo 10, apartado 2, letra a). No obstante, los Estados miembros podrán utilizar esos derechos de emisión o algunos de ellos con arreglo al artículo 10 quinquies para apoyar inversiones en el marco del Fondo de Modernización.».

Enmienda 135

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La ayuda procedente del Fondo de Modernización solo se otorgará a los Estados miembros que hayan adoptado objetivos jurídicamente vinculantes respecto a la consecución de la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar, así como medidas para la supresión gradual de todos los

combustibles fósiles en un plazo coherente con las metas fijadas en el Reglamento (UE) 2021/1119.

Además, no se prestarán ayudas con cargo al Fondo de Modernización para respaldar las inversiones propuestas por un Estado miembro beneficiario respecto al que se encuentre en curso de ejecución el procedimiento previsto en el artículo 6 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2092, o respecto al que el Consejo haya adoptado una decisión de ejecución sobre medidas pertinentes con arreglo a dicho artículo.

Enmienda 136

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 ***del Parlamento Europeo y del Consejo (**)***, y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las ***instalaciones de generación de electricidad*** que utilicen combustibles fósiles.	Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119, y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las ***actividades relacionadas con la energía nuclear, ni las actividades relacionadas con la energía*** que utilicen combustibles fósiles.
(*) Documento COM(2019) 640 final.	(*) Documento COM(2019) 640 final.
(**) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el	

clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Enmienda 137

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. ***Al menos*** el ***80*** % de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:	2. El ***100*** % de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:

Enmienda 138

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) la generación de energía mediante generadores de hidrógeno;

Enmienda 139

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) la ***mejora de*** la eficiencia energética por el lado de la demanda, también en los sectores del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;	c) la ***reducción del consumo global de energía mediante la gestión*** por el lado de la demanda ***y*** la eficiencia energética, también en los sectores del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos***, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de electrificación vinculada a la transición climática y la demanda ampliada asociada de electricidad***

renovable;

Enmienda 140

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción; ***y***	e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción ***y refrigeración, y los esfuerzos en materia de eficiencia energética en los edificios tanto de uso residencial como comercial***;

Enmienda 141

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con los interlocutores sociales.	f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con ***la sociedad civil y*** los interlocutores sociales, ***de un modo coherente con las acciones pertinentes incluidas por los Estados miembros en sus planes territoriales de transición justa de conformidad con el artículo 8, apartado 2, letra k) del Reglamento (UE) 2021/1056, cuando proceda, y que contribuya a tales acciones***; ***y***

Enmienda 142

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	f bis) inversiones en la implantación de infraestructura para los combustibles alternativos.

Enmienda 143

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) se inserta el apartado siguiente:
	«2 bis ***Todos los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizarán de acuerdo con:***
	a) el criterio de «no causar un perjuicio significativo» recogido en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852;
	b) las garantías mínimas establecidas en el artículo 18 del Reglamento (UE) 2020/852.»

Enmienda 144

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 5 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	b ter) en el apartado 5, se añade el párrafo siguiente:

«La Comisión de Inversiones procurará el asesoramiento del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático para garantizar que las decisiones de inversión se atengan a los criterios formulados en el presente artículo y contribuyan a la consecución de los objetivos fijados en el Reglamento (UE) 2021/1119.»

(32003L0087)

Enmienda 145

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 6

Texto en vigor	*Enmienda*
	b quater) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
6. Antes de que un Estado miembro beneficiario decida financiar una inversión con cargo a su porcentaje en el Fondo de modernización, presentará el proyecto de inversión a la Comisión de Inversiones y al BEI. ***Cuando el BEI confirme que la inversión entra en los ámbitos mencionados en el apartado 2, el Estado miembro podrá proceder a financiar el proyecto con cargo a su porcentaje.***	«6. Antes de que un Estado miembro beneficiario decida financiar una inversión con cargo a su porcentaje en el Fondo de modernización, presentará el proyecto de inversión a la Comisión de Inversiones y al BEI.
Cuando una inversión en la modernización de los sistemas energéticos cuya financiación se propone con cargo al Fondo de modernización no entre en los ámbitos mencionados en el apartado 2, la Comisión de Inversiones evaluará la viabilidad técnica y financiera de la inversión, incluidas las reducciones de emisiones que se logren con esta, y emitirá una recomendación sobre la financiación de la inversión con cargo al Fondo de modernización. La Comisión de Inversiones garantizará que toda inversión relativa a la calefacción urbana logre una	La Comisión de Inversiones evaluará la viabilidad técnica y financiera de dicha inversión, incluida la reducción de emisiones que procura, y emitirá una recomendación sobre la financiación de la inversión con cargo al Fondo de Modernización. La Comisión de Inversiones garantizará que toda inversión relativa a la calefacción urbana logre una mejora significativa en materia de eficiencia energética y de reducción de emisiones.

mejora significativa en materia de eficiencia energética y de reducción de emisiones.	
Dicha recomendación podrá incluir sugerencias sobre los instrumentos de financiación adecuados. ***Se podrá subvencionar con recursos del Fondo de modernización hasta el 70 % de los costes pertinentes de una inversión que no entre en los ámbitos enumerados en el apartado 2, siempre y cuando los costes restantes se financien por entidades jurídicas privadas.***	Dicha recomendación podrá incluir sugerencias sobre los instrumentos de financiación adecuados.».

(32003L0087)

Enmienda 146

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b quinquies (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 11

Texto en vigor	*Enmienda*
	b quinquies) El apartado 11 se sustituye por el texto siguiente:
11**.** La Comisión de Inversiones informará anualmente a la Comisión de la experiencia adquirida con la evaluación de las inversiones. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará, tomando en consideración las conclusiones de la Comisión de Inversiones, los ámbitos de los proyectos a que se refiere el apartado 2 y la base en que la Comisión de Inversiones fundamenta sus recomendaciones.	«11. La Comisión de Inversiones informará anualmente a la Comisión***, al Consejo y al Parlamento Europeo*** de la experiencia adquirida con la evaluación de las inversiones. ***Dicho informe se hará público.*** A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará, tomando en consideración las conclusiones de la Comisión de Inversiones, los ámbitos de los proyectos a que se refiere el apartado 2 y la base en que la Comisión de Inversiones fundamenta sus recomendaciones.»

(32003L0087)

Enmienda 147

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra -a (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	-a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
1. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión puedan transferirse entre	«1. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión puedan transferirse entre
a) personas en la Unión;	***a) entidades reguladas*** en la Unión;
b) personas en la Unión y personas en terceros países donde tales derechos de emisión sean reconocidos de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 25, sin más restricciones que las consideradas en la presente Directiva o las adoptadas de conformidad con ésta.	***b) entidades reguladas*** en la Unión y personas en terceros países donde tales derechos de emisión sean reconocidos de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 25, sin más restricciones que las consideradas en la presente Directiva o las adoptadas de conformidad con esta.»
	Las entidades reguladas con unas emisiones totales anuales inferiores a 25 000 toneladas equivalentes de dióxido de carbono podrán delegar en una persona física o jurídica la gestión de cuentas del registro pertenecientes a la entidad regulada para realizar todas las transacciones para las que esté autorizada dicha cuenta en nombre de la entidad regulada. La responsabilidad del cumplimiento seguirá recayendo en la entidad regulada. Cuando la entidad regulada delegue en una persona física o jurídica, garantizará que no existe conflicto de intereses entre la persona delegada y las autoridades competentes, los administradores nacionales, los verificadores u otros organismos sujetos a la presente Directiva.»

(02003L0087)

Enmienda 148

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra -a bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 1 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	-a bis) se inserta el apartado siguiente:
	«1 bis bis El 1 de julio de 2023 a más tardar, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que evalúe el modo en que una restricción del acceso a los mercados europeos de derechos de emisión de carbono a las entidades reguladas y a los intermediarios financieros que actúen en su nombre, repercutiría en la integridad y el funcionamiento efectivo de dichos mercados y en la consecución de los objetivos de la Unión en materia de energía y de clima para 2030 y 2050. Si la evaluación es negativa, la Comisión, cuando proceda, presentará una propuesta legislativa para ajustar las disposiciones pertinentes del artículo 12, apartado 1, y del artículo 19, apartado 2.»

Enmienda 149

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 1 – párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, letra c), hasta el 31 de diciembre de 2029, las empresas navieras podrán entregar menos derechos de emisión con arreglo a la clase de hielo de sus buques o al hecho de que sus buques naveguen en condiciones de hielo, o a ambos factores, de conformidad con el anexo V bis.
	No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, letra c), hasta el 31 de diciembre de 2029, las empresas navieras podrán

	entregar un 25 % menos de derechos de emisión respecto a las emisiones que se deriven hasta 2030 de las travesías entre un puerto situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un puerto ubicado en el mismo Estado miembro fuera de la región ultraperiférica en cuestión. El 13 de diciembre de 2029 a más tardar, la Comisión evaluará el impacto de poner fin a esta excepción para el transporte marítimo con origen o destino en regiones ultraperiféricas, y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre dicho impacto.

Enmienda 150

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.	La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso ***y eliminación***.

Enmienda 151

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión adoptará actos ***de ejecución relativos a*** los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han	La Comisión adoptará actos ***delegados de conformidad con el artículo 23 para completar la presente Directiva mediante***

fijado químicamente de forma permanente a un producto para que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.	***la formulación de*** los requisitos para considerar que los gases de efecto invernadero se han fijado químicamente de forma permanente a un producto para que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso ***y eliminación a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.***

Enmienda 152

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.	***suprimido***

Enmienda 153

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) se inserta el apartado siguiente:
	«3 ter bis El 1 de enero de 2025 a más tardar, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que examinará el modo en que se contabilizarán las emisiones negativas resultantes de los gases de efecto invernadero que se eliminen de la atmósfera y se almacenen de manera segura y permanente, y la manera en que tales emisiones las puede cubrir el comercio de derechos de emisión, y en el que propondrá un ámbito de aplicación inequívoco y criterios y salvaguardas

estrictos para garantizar que tales eliminaciones no compensan las reducciones de emisiones necesarias con arreglo a los objetivos de la Unión en materia de clima que se disponen en el Reglamento (UE) 2021/1119. El informe se acompañará, en su caso, de una propuesta legislativa para cubrir las emisiones negativas.»

Enmienda 154

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e ter) se inserta el apartado siguiente:
	«3 ter bis El 31 de diciembre de 2029 a más tardar, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará si todas las emisiones de gases de efecto invernadero de las diferentes actividades cubiertas por la presente Directiva se contabilizan de manera efectiva, en qué etapas del proceso tales emisiones se contabilizan, y si se ha evitado el doble cómputo, teniendo en cuenta, en particular, las últimas etapas del proceso, incluida la eliminación y la incineración de residuos, y la exportación, y evaluará los beneficios climáticos y económicos comparativos de contabilizar las emisiones de cada actividad en las diversas etapas del proceso. La Comisión, si procede, podrá acompañar dicho informe de una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva y garantizar que todas las emisiones se contabilicen en la etapa más efectiva, y que se evita el doble cómputo.»

Enmienda 155

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e quater) se inserta el apartado siguiente:
	«3 ter quater El 1 de enero de 2025 a más tardar, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará una metodología transparente, comparable y fiable respecto al modo de contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados a un producto, de un modo ajeno al referido en el apartado 3 ter, sobre la base de una evaluación del ciclo de vida del producto. La metodología para la evaluación del ciclo de vida del producto tendrá en cuenta la doble función de los gases de efecto invernadero como emisiones y como materia prima, incluidas las emisiones capturadas en la fabricación del producto, las emisiones producidas como parte de los procesos de captura y utilización, las emisiones utilizadas en la fabricación del producto, y el número de años durante los cuales el carbono capturado de las emisiones permanece fijado en el producto. Si procede, la Comisión acompañará dicho informe de una propuesta legislativa con objeto de modificar la presente Directiva e incluir tal enfoque basado en la evaluación del ciclo de vida del producto.

Enmienda 156

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e quinquies (nueva)
Directiva 2003/87/CE

Artículo 12 – apartado 4

Texto en vigor	*Enmienda*
	e quinquies) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para velar por que los derechos de emisión se cancelen en cualquier momento a petición de su titular. En caso de cese de la capacidad de generación de electricidad en su territorio como consecuencia de medidas nacionales adicionales, los Estados miembros ***podrán cancelar*** una cantidad máxima de derechos de emisión del total que deben subastar con arreglo al artículo 10, apartado 2, hasta la cantidad correspondiente al promedio de emisiones verificadas de la instalación de que se trate en los cinco años anteriores al cese de capacidad. El Estado miembro informará a la Comisión de la anulación prevista de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4.	«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para velar por que los derechos de emisión se cancelen en cualquier momento a petición de su titular. En caso de cese de la capacidad de generación de electricidad en su territorio como consecuencia de medidas nacionales adicionales, los Estados miembros ***cancelarán*** una cantidad máxima de derechos de emisión del total que deben subastar con arreglo al artículo 10, apartado 2, hasta la cantidad correspondiente al promedio de emisiones verificadas de la instalación de que se trate en los cinco años anteriores al cese de capacidad. El Estado miembro informará a la Comisión de la anulación prevista de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4.»

Justificación

Las medidas adicionales adoptadas por los Estados miembros, como los planes nacionales de supresión gradual del carbón, repercuten directamente en el funcionamiento del RCDE UE. Puede que la REM no baste para abordar el impacto de varias decisiones simultáneas de supresión gradual del carbono adoptadas por Estados miembros. Con el fin de velar por que la acción por el clima emprendida a escala nacional no entorpezca la actuación del RCDE UE, debe ser obligatorio que los Estados miembros supriman unilateralmente una cantidad de derechos de emisión equivalente a las emisiones ahorradas mediante tales medidas nacionales.

Enmienda 157

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 16
Directiva 2003/87/CE
Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) ***En*** el artículo 14, apartado 1***, párrafo primero, se añadirá la*** siguiente ***frase***:	(16) El apartado 1 ***del*** artículo 14 ***se sustituirá por el texto*** siguiente:
1. La Comisión adoptará actos ***de ejecución*** relativos a mecanismos concretos de seguimiento y notificación de las emisiones y, en su caso, de los datos de las actividades que se enumeran en el anexo I, para el seguimiento y la notificación de datos sobre tonelada/kilómetro a efectos de la aplicación del artículo 3 sexies o 3 septies, que se basarán en los principios de seguimiento y notificación previstos en el anexo IV y los requisitos establecidos en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos ***de ejecución*** también especificarán el potencial de calentamiento atmosférico de cada gas de efecto invernadero en los requisitos sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de ese gas. Dichos actos ***de ejecución*** serán aplicables a los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen estas emisiones y se evite el doble cómputo.	«1. «La Comisión adoptará actos ***delegados de conformidad con el artículo 23 para completar la presente Directiva,*** relativos a mecanismos concretos de seguimiento y notificación de las emisiones y, en su caso, de los datos de las actividades que se enumeran en el anexo I, para el seguimiento y la notificación de datos sobre tonelada/kilómetro a efectos de la aplicación del artículo 3 sexies o 3 septies, que se basarán en los principios de seguimiento y notificación previstos en el anexo IV y los requisitos establecidos en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos ***delegados*** también especificarán el potencial de calentamiento atmosférico de cada gas de efecto invernadero en los requisitos sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de ese gas***, y se acompañarán de una evaluación de impacto detallada, teniendo en cuenta los últimos datos científicos disponibles***. Dichos actos ***delegados*** serán aplicables a los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen estas emisiones y se evite el

doble cómputo.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.

(*) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

(*) Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

Enmienda 158

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 19 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 bis El apartado 2 del artículo 19 se sustituirá por el texto siguiente:
2. ***Cualquier persona podrá*** ser ***titular*** de derechos de emisión. El registro será accesible al público y constará de cuentas separadas donde se registrarán los derechos de emisión de que sea titular cada ***persona*** a la que se expidan o transfieran, o de la que se transfieran derechos de emisión.	«2. ***Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1 bis bis, además de las cuentas de la administración central y nacional, solo podrán*** ser ***titulares*** de derechos de emisión ***las entidades reguladas que tengan obligaciones de cumplimiento del RCDE pasadas, actuales o previsibles para el futuro.*** El registro será accesible al público y constará de cuentas separadas donde se registrarán los derechos de emisión de que sea titular cada ***entidad regulada*** a la que se expidan o transfieran, o de la que se transfieran derechos de emisión.

(02003L0087)

Enmienda 159

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 *ter* (nuevo)

Directiva 2003/87/CE
Artículo 23 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 ter) El apartado 2 del artículo 23 se sustituirá por el texto siguiente:
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 quinquies, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 bis, apartados 1 y 8, el artículo 10 ter, apartado 5, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 bis, apartado 1, el artículo 25 bis, apartado 1, y el artículo 28 quater se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 8 de abril de 2018.	«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 quinquies, apartado 3***, el artículo 3 octies bis bis, apartado 2, el artículo 3octies bis ter, apartado 7, el artículo 3 octies sexies, párrafo segundo***, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 bis, apartados 1 y 8, el artículo 10 ter, apartado 5***, el artículo 12, apartado 3 ter, al artículo 14, apartado 1,*** el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 bis, apartado 1, el artículo 25 bis, apartado 1, el artículo 28 quater***, el artículo 30 quater, apartado 2 bis, y el artículo 30 septies, apartado 4 bis*** se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 8 de abril de 2018.»

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20210101&qid=1641400487702)

Enmienda 160

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 quater (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 29 *bis*

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 quater) El artículo 29 bis se sustituye por el texto siguiente:
Artículo 29 *bis*	«Artículo 29 bis
Medidas en caso de fluctuaciones de precios excesivas	Medidas en caso de fluctuaciones de precios excesivas
1. Si, durante más de seis meses consecutivos, el precio de los derechos	1. Si, durante más de seis meses consecutivos, el precio ***medio*** de los

supera el ***triple*** del precio medio de los derechos en el mercado comunitario del carbono durante los dos años anteriores, la Comisión convocará de inmediato una reunión del Comité establecido por el artículo 9 de la Decisión no 280/2004/CE.

derechos supera el ***doble*** del precio medio de los derechos en el mercado comunitario del carbono durante los dos años anteriores, la Comisión convocará de inmediato***, y en cualquier caso, a mas tardar siete días después de tal fecha,*** una reunión del Comité establecido por el artículo 9 de la Decisión no 280/2004/CE ***con el fin de evaluar si la evolución de los precios a que se refiere el presente apartado corresponde a los fundamentos cambiantes del mercado***.

2. Si la evolución de los precios descrita en el apartado 1 no corresponde a los fundamentos cambiantes del mercado, se ***podrá adoptar una*** de las siguientes medidas, teniendo en cuenta el grado de la evolución de los precios:

2. Si la evolución de los precios descrita en el apartado 1 no corresponde a los fundamentos cambiantes del mercado, se ***adoptará cualquiera*** de las siguientes medidas, ***con carácter de urgencia,*** teniendo en cuenta el grado de la evolución de los precios:

-a) la liberación de 100 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado de conformidad con el artículo 1, apartado 7 de la Decisión (UE) 2015/1814, para su distribución equitativa en las subastas durante un período de seis meses;

a) una medida que permita a los Estados miembros adelantar la subasta de una parte de la cantidad a subastar;

a) una medida que permita a los Estados miembros adelantar la subasta de una parte de la cantidad a subastar ***en el año natural siguiente***;

b) una medida que permita a los Estados miembros subastar hasta el 25 % de las asignaciones restantes en la reserva para nuevos entrantes.

b) una medida que permita a los Estados miembros subastar hasta el 25 % de las asignaciones restantes en la reserva para nuevos entrantes.

Estas medidas se adoptarán con arreglo al procedimiento de gestión contemplado en el artículo 23, apartado 4.

Estas medidas se adoptarán con arreglo al procedimiento de gestión contemplado en el artículo 23, apartado 4.

3. Toda medida que se adopte tendrá al máximo en cuenta los informes presentados por la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 29, así como cualquier otra información pertinente facilitada por los Estados miembros.

3. Toda medida que se adopte tendrá al máximo en cuenta los informes presentados por la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 29, así como cualquier otra información pertinente facilitada por los Estados miembros.

4. Las disposiciones para la aplicación

4. Las disposiciones para la aplicación

de estas disposiciones se fijarán en los actos a que se refiere el artículo 10, apartado 4.	de estas disposiciones se fijarán en los actos a que se refiere el artículo 10, apartado 4. »

(02003L0087)

Enmienda 161

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 quinquies (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 quater El apartado 1 del artículo 30 se sustituirá por el texto siguiente:
1. La presente Directiva se revisará a la luz de la evolución de la situación internacional y de los esfuerzos desplegados para alcanzar los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París.	«1. La presente Directiva se revisará a la luz de la evolución de la situación internacional y de los esfuerzos desplegados para alcanzar los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París***, incluido el compromiso adoptado en la 26.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26) para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC por encima de los niveles preindustriales.»***

(02003L0087)

Enmienda 162

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 20 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 – apartado 3

Texto en vigor	*Enmienda*
	20 bis El apartado 3 del artículo 30 se sustituirá por el texto siguiente:
3. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo en el contexto de cada balance global acordado	«3. La Comisión***, tras procurar el asesoramiento del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio***

en el marco del Acuerdo de París, en particular por lo que se refiere a la necesidad de medidas y políticas de la Unión adicionales con vistas a que la Unión y sus Estados miembros consigan las reducciones necesarias de gases de efecto invernadero, también en relación con el factor lineal a que se refiere el artículo 9. La Comisión podrá presentar propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

Climático, informará al Parlamento Europeo y al Consejo en el contexto de cada balance global acordado en el marco del Acuerdo de París, en particular por lo que se refiere a la necesidad de medidas y políticas de la Unión adicionales con vistas a que la Unión y sus Estados miembros consigan las reducciones necesarias de gases de efecto invernadero, también en relación con el factor lineal a que se refiere el artículo 9. La Comisión podrá presentar propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva. ***En sus propuestas, la Comisión garantizará el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática fijado en el artículo 2, apartado 1 del Reglamento (UE) 2021/1119, los objetivos de la Unión en materia de clima establecidos en el artículo 4 de dicho Reglamento, y el presupuesto indicativo de la Unión en materia de gases de efecto invernadero para el período 2030-2050 a que se refiere el artículo 4, apartado 4 de ese Reglamento. Las propuestas reflejarán la progresión en el tiempo, así como su ambición más elevada posible con arreglo al artículo 4, apartado 3 del Acuerdo de París.»***

(02003L0087)

Enmienda 163

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 20 *ter* (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 quater En el artículo 30, se añade el apartado siguiente:
	4 bis Al revisar la presente Directiva, de conformidad con los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, la Comisión analizará el modo en que pueden establecerse los

vínculos entre el RCDE UE y otros mercados de carbono, sin impedir la consecución del objetivo de neutralidad climática y de los objetivos de la Unión en materia de clima fijados en el Reglamento (UE) 2021/1119. »

(02003L0087)

Enmienda 164

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Capítulo IV bis – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN PARA LOS EDIFICIOS ***Y*** EL TRANSPORTE POR CARRETERA	RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN PARA LOS EDIFICIOS**,** EL TRANSPORTE POR CARRETERA ***Y OTROS COMBUSTIBLES***

Enmienda 165

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 bis – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán respecto al despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales únicamente a partir del 1 de enero de 2029, con sujeción a la evaluación prevista en el apartado 1 ter.

Enmienda 166

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 19 bis – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter Si las condiciones son adecuadas, la Comisión procurará extender el presente capítulo a las emisiones del transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales a partir del 1 de enero de 2029.
	El 1 de enero de 2026 a más tardar, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que evaluará la extensión del presente capítulo a las emisiones del transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales a partir del 1 de enero de 2029 de un modo en el que no se deje a nadie atrás. El informe incluirá, en particular:
	a) una evaluación detallada de la evolución de la pobreza energética y de movilidad en la Unión y en cada Estado miembro referida de conformidad con el artículo 23, apartado 1 del Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima];
	b) una evaluación detallada de los resultados de las medidas y las inversiones incluidas en los planes sociales para el clima de los Estados miembros, en particular, por lo que respecta al número de personas a las que se sacó de situaciones de pobreza energética y de movilidad como resultado de tales medidas e inversiones, y de otras inversiones con cargo a otros fondos de la Unión;
	c) un análisis detallado y la cuantificación de la reducción adicional de las emisiones adicionales de gases de efecto invernadero que podría lograrse

mediante esta extensión, así como de los avances de los Estados miembros hacia la consecución de los objetivos fijados en el Reglamento (UE) 2018/842;

d) una evaluación de la viabilidad y de las modalidades del mecanismo de notificación y limitación de repercusión de costes establecido en el artículo 30 septies, apartado 2 bis;

basándose en los resultados de dicho informe, la Comisión, cuando proceda, presentará una revisión específica de la presente Directiva y del Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima] para extender el presente capítulo a las emisiones del transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales a partir del 1 de enero de 2029.

Enmienda 167

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 bis – apartado 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quater Un Estado miembro podrá decidir que la excepción respecto a los combustibles que se utilizan para la combustión en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales a que se refiere el apartado 1 bis no se aplicará en su territorio, siempre que disponga de los programas suficientes para apoyar a los hogares de rentas bajas, y abordar la pobreza energética y de movilidad, y con sujeción a la aprobación de la Comisión. El Estado miembro de que se trate informará a la Comisión si se propone adoptar tal decisión. La Comisión evaluará si el Estado miembro dispone de los programas

suficientes para atender tales fines, e informará al Estado miembro de su decisión.

Enmienda 168

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 30 bis bis
	1. Cuando, en los seis meses consecutivos precedentes al año del inicio de la subasta de derechos de emisión de combustibles que se utilizan para la combustión en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales de conformidad con el artículo 30 bis, apartado 1 bis, el precio medio de los combustibles a consumo en los sectores cubiertos por el presente capítulo supere al precio medio de tales combustibles en marzo de 2022, el plazo límite para entregar los derechos de emisión respecto de los combustibles que se utilizan para la combustión en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales, a que se refiere el artículo 30 quinquies, se ampliará hasta que el precio se sitúe por debajo de ese umbral.
	No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, en el caso de que el Fondo Social para el Clima establecido conforme al Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima] no haya iniciado sus actividades, o las lleve desarrollando durante menos de tres años, la subasta de derechos de emisión cubierta por el presente capítulo se demorará hasta que el Fondo Social para el Clima lleve operativo durante al menos

tres años.

2. Si procede, la Comisión publicará que las condiciones fijadas en el apartado 1 se cumplen antes del inicio de las subastas conforme al presente capítulo.

Enmienda 169

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 ter – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de enero de ***2025***, ninguna entidad regulada lleve a cabo la actividad a que se refiere el anexo III a menos que dicha entidad regulada esté en posesión de un permiso expedido por una autoridad competente de conformidad con los apartados 2 y 3.	1. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de enero de ***2024***, ninguna entidad regulada lleve a cabo la actividad a que se refiere el anexo III a menos que dicha entidad regulada esté en posesión de un permiso expedido por una autoridad competente de conformidad con los apartados 2 y 3.

Enmienda 170

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quater – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La cantidad de derechos de emisión expedidos para la Unión en su conjunto en virtud del presente capítulo cada año a partir de ***2026*** se reducirá de manera lineal desde 2024. El valor de 2024 se definirá como los límites de emisiones de 2024, calculados sobre la base de las emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 ***del Parlamento Europeo y del Consejo(*)*** para los sectores incluidos en el presente	1. La cantidad de derechos de emisión expedidos para la Unión en su conjunto en virtud del presente capítulo cada año a partir de ***2025*** se reducirá de manera lineal desde 2024. El valor de 2024 se definirá como los límites de emisiones de 2024, calculados sobre la base de las emisiones de referencia con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 para los sectores incluidos en el presente capítulo y aplicando la trayectoria lineal de

capítulo y aplicando la trayectoria lineal de reducción en todas las emisiones incluidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. La cantidad disminuirá cada año después de 2024 mediante un factor de reducción lineal del 5,15 %. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión correspondiente al año ***2026***.

reducción en todas las emisiones incluidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. La cantidad disminuirá cada año después de 2024 mediante un factor de reducción lineal del 5,15 %. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión correspondiente al año ***2025***.

_____

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

Enmienda 171

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quater – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva estableciendo la cantidad adicional de derechos de emisión que deberá emitirse cada año a partir de 2025 para compensar los derechos de emisión entregados cuando se haya producido un doble cómputo de emisiones, sin perjuicio de las normas para evitar dicho doble cómputo contempladas en el artículo 30 septies, apartado 4. La cantidad adicional de derechos de emisión establecida por la

	Comisión corresponderá a la cantidad total de emisiones de gases de efecto invernadero compensada en el año del informe correspondiente de conformidad con los actos delegados a que hace referencia el artículo 30 septies, apartado 4 bis.

Enmienda 172

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir de ***2026***, los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo se subastarán, a menos que se incorporen a la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814. Los derechos de emisión del presente capítulo se subastarán independientemente de los derechos de emisión de los capítulos II, II bis y III.	1. A partir de ***2025***, los derechos de emisión contemplados en el presente capítulo se subastarán, a menos que se incorporen a la reserva de estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814. Los derechos de emisión del presente capítulo se subastarán independientemente de los derechos de emisión de los capítulos II, II bis y III.

Enmienda 173

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en ***2026*** con un volumen correspondiente al 130 % de los volúmenes de subasta para ***2026*** establecidos sobre la base de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión para ese año y las respectivas cuotas y volúmenes de subasta con arreglo a los apartados 3, 5 y 6. Los volúmenes adicionales por subastar solo se utilizarán	La subasta de los derechos de emisión con arreglo al presente capítulo comenzará en ***2025*** con un volumen correspondiente al 130 % de los volúmenes de subasta para ***2025*** establecidos sobre la base de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión para ese año y las respectivas cuotas y volúmenes de subasta con arreglo a los apartados 3, 5 y 6. Los volúmenes adicionales por subastar solo se utilizarán

para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 sexies, apartado 2, y se deducirán de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2028 y 2030. Las condiciones para estas subastas tempranas se fijarán de conformidad con el apartado 7 y el artículo 10, apartado 4.

para entregar derechos de emisión de conformidad con el artículo 30 sexies, apartado 2, y se deducirán de los volúmenes de subasta para el período comprendido entre 2028 y 2030. Las condiciones para estas subastas tempranas se fijarán de conformidad con el apartado 7 y el artículo 10, apartado 4.

Enmienda 174

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En ***2026*** se crearán 600 millones de derechos de emisión incluidos en este capítulo como participaciones de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 bis, apartado 3, de la Decisión (UE) 2015/1814.	En ***2025*** se crearán 600 millones de derechos de emisión incluidos en este capítulo como participaciones de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 bis, apartado 3, de la Decisión (UE) 2015/1814.

Enmienda 175

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Se subastarán 150 millones de derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo y todos los ingresos de estas subastas se pondrán a disposición del Fondo de ***Innovación*** establecido en virtud del ***artículo 10 bis, apartado 8***. ***Lo dispuesto en el artículo 10 bis, apartado 8, no se aplicará a los derechos de emisión contemplados en el presente apartado***.	3. Se subastarán 150 millones de derechos de emisión expedidos en virtud del presente capítulo y todos los ingresos de estas subastas se pondrán a disposición del Fondo ***Social para el Clima*** establecido en virtud del ***Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima], como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo*, y se utilizará con***

arreglo a las normas aplicables al Fondo Social para el Clima.

**** Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).***

Enmienda 176

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis A fin de procurar que los créditos disponibles para el Fondo Social para el Clima en el presupuesto de la Unión puedan evolucionar en estrecha sintonía con el precio del carbono y, por tanto, con la carga para los hogares y los usuarios del transporte vulnerables, un mecanismo de ajuste de la fluctuación del precio del carbono permitirá que haya refuerzos anuales. Las disposiciones detalladas deben quedar establecidas en el Reglamento sobre el marco financiero plurianual, en el cual, de conformidad con el artículo 312 del TFUE, se garantizará que los límites máximos de gasto pertinentes se ajusten automáticamente cada año en función de la tasa de variación del precio del carbono con arreglo al RCDE UE en relación con los edificios, el transporte por carretera y otros combustibles. La incidencia

	presupuestaria de este ajuste anual será presupuestada.

Enmienda 177

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos para ***una o varias de las actividades a que se refiere*** el artículo ***10, apartado 3, o para uno o varios de los fines siguientes***:	5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión ***como ingresos generales***. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos ***en primer lugar*** para ***la cofinanciación nacional de sus planes sociales para el clima y, en el caso de los ingresos restantes, para las medidas e inversiones sociales para el clima, de conformidad con*** el artículo ***6 del Reglamento (UE) ... /... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima]***:

Enmienda 178

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 5 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) medidas destinadas a contribuir a la ***descarbonización*** de la calefacción y la refrigeración de los edificios o a la reducción de las necesidades energéticas de los edificios***, incluida la integración de las energías renovables y medidas***	a) medidas destinadas a contribuir a la ***neutralidad climática*** de la calefacción y la refrigeración de los edificios o a la reducción de las necesidades energéticas de los edificios ***de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (UE) .../...***

complementarias, de conformidad con el artículo 7, apartado 11, y los artículos 12 y 20 de la Directiva 2012/27/UE [referencias que deben actualizarse con la Directiva revisada], así como medidas para proporcionar apoyo financiero a los hogares de bajos ingresos en los edificios con peor rendimiento;	***[Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima];***

Enmienda 179

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 5 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) medidas destinadas a acelerar la adopción de vehículos de emisión cero o a proporcionar apoyo financiero para el despliegue de infraestructuras de repostaje y recarga totalmente interoperables para vehículos de emisión cero, o medidas para fomentar el cambio a formas de transporte público y mejorar la multimodalidad***, o para proporcionar apoyo financiero para abordar los aspectos sociales relativos a los usuarios de transporte de renta baja y media***.	b) medidas destinadas a acelerar la adopción de vehículos de emisión cero o a proporcionar apoyo financiero para el despliegue de infraestructuras de repostaje y recarga totalmente interoperables para vehículos de emisión cero, o medidas para fomentar el cambio a formas de transporte público y mejorar la multimodalidad ***de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima].***

Enmienda 180

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A partir del 1 de enero de ***2027***, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, la entidad regulada entregue un número de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, que sea igual a las emisiones	2. A partir del 1 de enero de ***2026***, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 30 de abril de cada año, la entidad regulada entregue un número de derechos de emisión incluidos en el presente capítulo, que sea igual a las emisiones

totales, correspondientes a la cantidad de combustibles despachados a consumo de conformidad con el anexo III, durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con los artículos 15 y 30 septies, y por que dichos derechos de emisión se cancelen posteriormente.	totales, correspondientes a la cantidad de combustibles despachados a consumo de conformidad con el anexo III, durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con los artículos 15 y 30 septies, y por que dichos derechos de emisión se cancelen posteriormente.

Enmienda 181

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 septies – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada controle, para cada año natural a partir de ***2025***, las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III. Garantizarán, asimismo, que cada entidad regulada notifique dichas emisiones a la autoridad competente el año siguiente, a partir de ***2026***, de conformidad con los actos a que se refiere el artículo 14, apartado 1.	2. Los Estados miembros velarán por que cada entidad regulada controle, para cada año natural a partir de ***2024***, las emisiones correspondientes a las cantidades de combustible despachadas a consumo de conformidad con el anexo III. Garantizarán, asimismo, que cada entidad regulada notifique dichas emisiones a la autoridad competente el año siguiente, a partir de ***2025***, de conformidad con los actos a que se refiere el artículo 14, apartado 1.

Enmienda 182

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 septies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis Sin perjuicio de la evaluación dispuesta en el artículo 30 bis, apartado 1 ter, párrafo segundo, letra d), a partir de ... [un año antes de la fecha de aplicación del presente capítulo respecto a os combustibles que se utilizan para la combustión en el transporte privado por

carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales] y posteriormente cada mes, las entidades reguladas notificarán a la Comisión un desglose de los costes incorporados al precio al por menor de los combustibles despachados a consumo de conformidad con el anexo III, que incluya en particular la cuota de impuestos y tasas nacionales y los costes relacionados con la entrega de derechos de emisión en el precio al por menor, así como el porcentaje de los costes relacionados con la entrega de derechos de emisión que se repercute en el consumidor final. Cuando este porcentaje se modifique en más de 5 puntos porcentuales respecto al anterior período de notificación, se ofrecerá una explicación.

A más tardar... [la fecha de entrada en vigor del presente capítulo], la Comisión adoptará un acto de ejecución que establezca las categorías y el formato de notificación que deberán utilizarse para la notificación de conformidad con el párrafo primero del presente apartado. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 22 bis, apartado 2.

A partir de ... [la fecha de aplicación del presente capítulo respecto a los combustibles que se utilicen para la combustión en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales] o, si un Estado miembro, de conformidad con el artículo 30 bis, apartado 1 quater, ha decidido que la excepción a que se refiere el apartado 1 bis de dicho artículo no se aplica, a partir de ... [la fecha de entrada en vigor del presente capítulo], las entidades reguladas no repercutirán al consumidor final más del 50 % de los costes relacionados con la entrega de derechos de emisión respecto a los combustibles despachados a consumo

con arreglo al anexo III.

Cuando la Comisión determine que una entidad regulada ha repercutido una determinada proporción de los costes superior al 50 %, dicha entidad abonará una sanción impuesta con arreglo al artículo 16 de la presente Directiva. El importe de la sanción se calculará sobre la base de la cantidad de derechos de emisión equivalente al exceso repercutido de conformidad con el presente apartado, multiplicada por el mayor precio de liquidación de mercado primario o secundario registrado para derechos de emisión en el marco del presente capítulo en el año anterior. A más tardar el 28 de febrero de cada año, la Comisión comunicará el precio que fija la sanción por exceso repercutido. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el presente párrafo se asignarán al Fondo Social para el Clima a que se refiere el Reglamento (UE) ... /... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima].

Enmienda 183

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 septies – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los Estados miembros velarán por que las entidades reguladas puedan identificar y documentar de forma fiable y precisa los volúmenes exactos de combustible despachado a consumo, por tipo de combustible, ***que se utilizan para la combustión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera, tal como se indica en el*** anexo III, y el uso final de los combustibles despachados a consumo por las entidades reguladas. Los Estados miembros adoptarán las medidas	4. Los Estados miembros velarán por que las entidades reguladas puedan identificar y documentar de forma fiable y precisa los volúmenes exactos de combustible despachado a consumo, por tipo de combustible, ***con arreglo al*** anexo III, y el uso final de los combustibles despachados a consumo por las entidades reguladas. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para evitar todo riesgo de doble cómputo de las emisiones contempladas en el presente

adecuadas para evitar todo riesgo de doble cómputo de las emisiones contempladas en el presente capítulo y de las emisiones de los capítulos II, II bis y III. Se adoptarán normas detalladas para evitar el doble cómputo de conformidad con el artículo 14, apartado 1.

capítulo y de las emisiones de los capítulos II, II bis y III. Se adoptarán normas detalladas ***y armonizadas*** para evitar el doble cómputo de conformidad con el artículo 14, apartado 1.

*(Esta enmienda en relación con el «*combustible despachado a consumo *que se utiliza para la combustión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera, tal como se indica en el anexo III» se aplica a la totalidad del texto. Su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.)*

Enmienda 184

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 septies – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva estableciendo las normas plenamente armonizadas de la Unión respecto a la compensación de los costes derivados del doble cómputo para los operadores de instalaciones a que se refiere el artículo 3 sexies en los que se incurre por los costes de las emisiones generadas por la combustión repercutidos en los precios del combustible, siempre que dichas emisiones sean notificadas por el operador de conformidad con el artículo 14, así como por la entidad regulada de acuerdo con el presente artículo, y que no se haya evitado el doble cómputo con arreglo al apartado 4 del presente artículo. El cálculo del importe de la compensación se basará en el precio medio de los derechos de emisión subastados con arreglo al

artículo 30 quinquies, apartado 4, en el año del informe correspondiente de conformidad con el presente artículo. Los ingresos generados por la subasta de los derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo se utilizarán para el importe de la compensación, en la medida necesaria y hasta un nivel correspondiente al doble cómputo en el año del informe con arreglo al presente artículo.

Enmienda 185

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 nonies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis Con anterioridad al 1 de enero de 2030, cada vez que el precio medio de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 1 del presente artículo exceda de un límite de precios de 50 EUR, la Comisión, con carácter de urgencia, adoptará la decisión de liberar 10 millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, con arreglo al artículo 1 bis, apartado 7 de la Decisión (UE) 2015/1814.
	Con anterioridad al 1 de enero de 2030, cuando el precio medio de los derechos de emisión a que se refiere el apartado 1 exceda de 45 EUR, la Comisión y los Estados miembros, con carácter de urgencia, adoptarán otras medidas para reducir las emisiones de dióxido de carbono y evitar que se alcance el límite de precios a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.
	En caso de aplicación de los apartados 1 o 2, la aplicación del presente apartado se suspenderá durante el período en

cuestión.

Enmienda 186

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 decies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 1 de enero de 2028, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de las disposiciones del presente capítulo en lo que se refiere a su eficacia, administración y aplicación práctica, en particular sobre la aplicación de las normas de la Decisión (UE) 2015/1814 y la utilización de los derechos de emisión del presente capítulo para cumplir las obligaciones de cumplimiento de las entidades incluidas en los capítulos II, II bis y III. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicho informe con una propuesta de modificación del presente capítulo dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo. A más tardar el 31 de octubre de 2031, la Comisión deberá evaluar la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el anexo III en el régimen de comercio de derechos de emisión, que abarca los sectores enumerados en el anexo 1 de la Directiva 2003/87/CE»;	A más tardar el 1 de enero de 2028, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de las disposiciones del presente capítulo en lo que se refiere a su eficacia, administración y aplicación práctica, en particular sobre la aplicación de las normas de la Decisión (UE) 2015/1814 y la utilización de los derechos de emisión del presente capítulo para cumplir las obligaciones de cumplimiento de las entidades incluidas en los capítulos II, II bis y III. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicho informe con una propuesta de modificación del presente capítulo dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo. ***A más tardar el 1 de enero de 2029, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que evaluará si el límite de precio a que se refiere el artículo 30 nonies, apartado 2 bis, párrafo primero ha resultado efectivo y si debe mantenerse. La Comisión, si procede, acompañará dicho informe de una propuesta legislativa dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar la presente Directiva con el fin de ajustar el límite de precios, a su debido tiempo para que devenga aplicable a partir del 1 de enero de 2030.*** A más tardar el 31 de octubre de 2031, la Comisión deberá evaluar la viabilidad de la integración de los sectores contemplados en el anexo III en el régimen de comercio de derechos de emisión, que abarca los sectores enumerados en el anexo 1 de la

Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 187

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 decies – apartado 1 *bis* (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión considerará posibles enmiendas a la presente Directiva en relación con la simplificación normativa. La Comisión y las autoridades competentes se adaptarán continuamente a las mejores prácticas en los procedimientos administrativos y adoptarán todas las medidas para simplificar el cumplimiento de la presente Directiva, manteniendo las cargas administrativas en el mínimo.

Enmienda 188

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 decies bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	21 bis Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 30 decies bis
	Hojas de ruta sectoriales
	1. A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión, con el apoyo del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático, publicará hojas de ruta indicativas para las actividades cubiertas por el anexo I de la presente Directiva hacia el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr unas emisiones negativas a

partir de entonces, según se establece en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119.

2. Al preparar la hoja de ruta a que se refiere el apartado 1, la Comisión colaborará estrechamente con las partes interesadas, incluidos particulares, la sociedad civil, los interlocutores sociales, el mundo académico, los responsables de la formulación de políticas y los sectores y subsectores afectados por la presente Directiva.

3. Cada cuatro años tras la publicación de las hojas de ruta establecidas en el apartado 1, la Comisión las actualizará de acuerdo con los conocimientos científicos más recientes, al tiempo que colaborará estrechamente con las partes interesadas, tal como se indica en el apartado 2 del presente artículo.

4. Todos los datos utilizados para elaborar las hojas de ruta sectoriales establecidas en el apartado 1, y para las actualizaciones de estas conforme al apartado 3, se pondrán a disposición del público en general, en un formato de fácil acceso»;

Enmienda 189

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 *ter* (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 decies ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	21 ter Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 30 decies ter
	Asesoramiento científico sobre los sectores cubiertos por el RCDE UE
	El Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático, por iniciativa propia, podrá ofrecer asesoramiento

científico y emitir informes sobre la presente Directiva y su coherencia con los objetivos climáticos establecidos en el Reglamento (UE) 2021/1119 y en el Acuerdo de París, en particular con el fin de facilitar una transición justa y sentar las bases de toda revisión posterior de la presente Directiva. Se publicará de forma accesible todo el asesoramiento presentado por el Consejo Consultivo Europeo sobre Cambio Climático con arreglo al presente artículo. La Comisión Europea tendrá debidamente en cuenta el asesoramiento del Consejo Consultivo Europeo sobre Cambio Climático y justificará públicamente los motivos para no tenerlo en cuenta.»;

Enmienda 190

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 quater (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Capítulo IV bis bis (nuevo) - Artículos 30 decies quater (nuevo) y 30 decies quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	21 quater Se inserta el capítulo siguiente después del artículo 30 decies ter:
	«CAPÍTULO IV bis bis
	Visibilidad de la ayuda financiera procedente de los ingresos del RCDE UE
	Artículo 30 decies quater
	Visibilidad de la ayuda financiera procedente de los ingresos nacionales del RCDE UE
	1. Los Estados miembros velarán por la visibilidad de la financiación procedente de los ingresos del RCDE UE en todas las operaciones a que se refieren el artículo 10, apartado 3, el artículo 10 bis, apartado 6, y el artículo 30 quinquies, apartado 5.

2. Los Estados miembros velarán por la visibilidad de la ayuda financiera para los beneficiarios finales y el público mediante:

a) una etiqueta adecuada que indique «financiado por (el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de) la Unión Europea», así como el emblema de la Unión y el importe de la financiación, en los documentos y el material comunicativo relacionados con la ejecución de la operación destinada a los beneficiarios finales o al público y, en el caso de las operaciones que conlleven una inversión o equipos físicos, placas o carteles claramente visibles y duraderos;

b) una breve descripción en su sitio web oficial y en sus cuentas en los medios sociales, en caso de que existan tales sitios y cuentas, de la operación, con sus objetivos y resultados, y que destaque el apoyo financiero de los ingresos del RCDE UE.

3. La Comisión adoptará todas las medidas necesarias para garantizar que las normas previstas en los apartados 1 y 2 se apliquen. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 30 decies quinquies

Visibilidad de la ayuda financiera procedente de los ingresos de la Unión del RCDE UE

1. La Comisión velará por la visibilidad de la financiación procedente de los ingresos del RCDE UE en todas las operaciones contempladas en el artículo 10 bis, apartado 8 (Fondo de Inversión en el Clima), el artículo 10 quinquies (Fondo de Modernización), y el artículo 3 octies bis ter (Fondo de los Océanos) de la presente Directiva y en el Reglamento (UE) .../... [Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima].

2. Los beneficiarios reconocerán la ayuda financiera procedente de los fondos

a que se refiere el apartado 1 y el origen de dichos fondos mediante:

a) una etiqueta adecuada que indique «financiado por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea – [fondo pertinente]», así como el emblema de la Unión y el importe de la financiación, en los documentos y el material comunicativo relacionados con la ejecución de la operación destinada a los beneficiarios finales o al público y, en el caso de las operaciones que conlleven una inversión o equipos físicos, placas o carteles claramente visibles y duraderos;

b) una breve descripción en su sitio web oficial y en sus cuentas en los medios sociales, en caso de que existan tales sitios y cuentas, de la operación, con sus objetivos y resultados, y que destaque el apoyo financiero de los ingresos del Fondo pertinente y del RCDE UE.

3. La Comisión adoptará todas las medidas necesarias para garantizar que las normas previstas en los apartados 1 y 2 se apliquen. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.»

Enmienda 191

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 quinquies (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 decies septies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	21 quinquies Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 30 decies septies
	Informe sobre las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo
	A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre

las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo. Ese informe incluirá:

a) una evaluación por país de las emisiones de gases de efecto invernadero de los países en desarrollo;

b) la indicación de las principales fuentes de emisiones de cada país, en la que se muestre, cuando sea posible, la proporción de emisiones atribuible a sectores incluidos y no incluidos en el RCDE UE;

c) una indicación de las posibles vías de descarbonización para cada país;

d) las contribuciones de cada país determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.»

Justificación

Es necesario crear una lista de países en desarrollo que optan a recibir la financiación del Fondo Mundial de la Unión para la Descarbonización.

Enmienda 192

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 1 – punto 1 – letra c
Decisión (UE) 2015/1814
Artículo 1 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre ***833*** y ***1 096*** millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y ***833*** millones se deducirá del volumen de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la	Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre ***700*** y ***921*** millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y ***700*** millones se deducirá del volumen de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la

Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a ***1 096*** millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá del volumen de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año será igual al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará.	Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a ***921*** millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá del volumen de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de septiembre de ese año será igual al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará. ***A partir de 2025, los umbrales a que se refiere el presente párrafo se reducirán en proporción a la reducción de la cantidad de derechos de emisión del conjunto de la Unión a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE en el mismo año.***

Enmienda 193

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 1 – punto 2 bis (nuevo)
Decisión (UE) 2015/1814
Artículo 3 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	2 bis El apartado 1 del artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:
La Comisión supervisará el funcionamiento de la reserva en el contexto del informe contemplado en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE. En ese informe se deben examinar los efectos sobre la competitividad que sean pertinentes, especialmente en el sector industrial, también en lo relativo al PIB, el empleo ***y*** los indicadores de inversión. En un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de funcionamiento de la reserva y, a	«La Comisión supervisará***, con el apoyo del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático al que se refiere el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/1119,*** el funcionamiento de la reserva en el contexto del informe contemplado en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE. En ese informe se deben examinar los efectos que sean pertinentes sobre ***el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática, de los***

continuación, cada cinco años, la Comisión, sobre la base de un análisis del correcto funcionamiento del mercado europeo del carbono, revisará la reserva y, en su caso, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo. Cada revisión prestará especial atención a la cifra porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban incorporarse a la reserva de conformidad con el artículo 1, apartado 5, de la presente Decisión, así como al valor numérico del umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación ***y*** a la cantidad de derechos de emisión que se han de retirar de la reserva con arreglo al artículo 1, apartados 6 o 7, de la presente Decisión. En su revisión, la Comisión también ***analizará*** la repercusión de la reserva en el crecimiento, el empleo, la competitividad industrial de la Unión y el riesgo de fugas de carbono.	***objetivos de la Unión en materia de clima establecidos en el Reglamento (UE) 2021/1119 y de las obligaciones de la Unión y los Estados miembros en el marco del Acuerdo de París,*** la competitividad, especialmente en el sector industrial, también en lo relativo al PIB, el empleo***,*** los indicadores de inversión ***y el objetivo de facilitar una transición justa sin dejar a nadie atrás***. En un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de funcionamiento de la reserva y, a continuación, cada cinco años, la Comisión, sobre la base de un análisis del correcto funcionamiento del mercado europeo del carbono, revisará la reserva y, en su caso, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo. Cada revisión prestará atención a la cifra porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban incorporarse a la reserva de conformidad con el artículo 1, apartado 5, de la presente Decisión, así como al valor numérico del umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación, a la cantidad de derechos de emisión que se han de retirar de la reserva con arreglo al artículo 1, apartados 6 o 7, de la presente Decisión ***y a otras opciones de desarrollo de la reserva de estabilidad del mercado que sean pertinentes***. En su revisión, la Comisión ***y el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático*** también ***analizarán*** la repercusión de la reserva en el crecimiento, el empleo, la competitividad industrial de la Unión y el riesgo de fugas de carbono.»

(32015D1814)

Enmienda 194

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Título

Texto en vigor	*Enmienda*
	(-1) el título se sustituye por el texto siguiente:
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	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 ***gases de efecto invernadero*** generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE »

(32015R0757)

Enmienda 195

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	- 1 bis En toda el Reglamento, salvo en los casos contemplados en el Artículo 5, apartado 1 y en el anexo I al Reglamento, el término «CO2» se sustituye por «gases de efecto invernadero», y se realizarán los cambios gramaticales que resulten necesarios;

Enmienda 196

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 ter (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 ter El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:
Artículo 1	«Artículo 1
Objeto	Objeto
El presente Reglamento establece las	El presente Reglamento establece las

normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de ***dióxido de carbono (CO2)*** y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de ***CO2*** del transporte marítimo de una forma rentable.	normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de ***gases de efecto invernadero*** y de otra información pertinente de los buques que llegan, salen o se encuentran en puertos de la jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de ***tales*** emisiones del transporte marítimo de una forma rentable.» *(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo; Su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.)*

Enmienda 197

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 quater (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 2 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 quater El apartado 1 del artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente:
1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto ***superior a*** 5000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de ***CO2*** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.	«1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto ***a partir de*** 5000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de ***gases de efecto invernadero*** que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.
	1 bis A partir del 1 de enero de 2024, el presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto a partir de 400 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero que generen durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta

	su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro. No obstante, a los buques con un arqueo bruto a partir de 400 toneladas, pero de menos de 5 000 toneladas, solo se les exigirá que faciliten la información que sea relevante para la inclusión del buque en cuestión en el ámbito de aplicación del RCDE UE a partir del 1 de enero de 2027. »

(32015R0757)

Enmienda 198

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 quinquies (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 2 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 quinquies El apartado 2 del artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente:
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 de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales.	«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**,** a los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales ni ***a los buques con fines de protección civil y de búsqueda y salvamento***. »

(32015R0757)

Enmienda 199

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 sexies (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 sexies En el artículo 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
a) «emisiones de ***CO2***» : la liberación de CO2 en la atmósfera ***por los buques***;	(a) «emisiones de ***gases de efecto invernadero***»: la liberación de ***dióxido de carbono (***CO2***), metano (CH4) y óxidos nitrosos (N2O)*** en la atmósfera;»

Enmienda 200

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 septies (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 3 – apartado 1 – letra c)

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 septies En el artículo 3, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
c) «viaje» : cualquier movimiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala y se realice para transportar pasajeros o mercancías con fines comerciales;	c) «viaje»: cualquier movimiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala ***o en una estructura situada en la plataforma continental de un Estado miembro, como los servicios de abastecimiento en alta mar,*** y se realice para transportar pasajeros, transportar mercancías con fines comerciales ***o llevar a cabo actividades de servicio en instalaciones en alta mar****;»*

Enmienda 201

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 3 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 5 – punto 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis En el artículo 5 se añade el apartado siguiente:
	2 bis A más tardar el 1 de julio de 2023,

la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complemente el presente Reglamento especificando los métodos para el cálculo y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero distintas de las emisiones de CO2. Tales métodos se basarán en los mismos principios que los métodos para el seguimiento de las emisiones de CO2 previstos en el anexo I, con los ajustes necesarios debido a la naturaleza de las emisiones pertinentes de gases de efecto invernadero.»

Enmienda 202

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 4 – letra -a (nueva)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 6 – apartado 4

Texto en vigor	*Enmienda*
	-a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
4. El plan de seguimiento también ***podrá contener*** información sobre la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y/o los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de los datos empleados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo de permanencia en el mar correspondientes a navegación en hielo.	«4. ***Por lo que respecta a las empresas navieras que deseen entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo de sus buques o la navegación en condiciones de hielo, o ambas cosas, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE,*** el plan de seguimiento también ***contendrá*** información sobre la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y/o los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de los datos empleados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo de permanencia en el mar correspondientes a navegación en hielo.»

(32015R0757)

Enmienda 203

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 5 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 9 – apartado 1 – párrafo 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	5 bis En el artículo 9, apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
Las empresas podrán hacer también un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso.	«Las empresas podrán hacer también un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en ***condiciones de*** hielo, en su caso. ***Por lo que respecta a las empresas navieras que deseen entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo de sus buques o la navegación en condiciones de hielo, o ambas cosas, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, el seguimiento incluirá la información sobre si el viaje conllevó la navegación en condiciones de hielo, así como sobre la fecha, la hora y la ubicación de la navegación en tales condones, el método utilizado para medir el consumo de fueloil, el consumo de combustible y el factor de emisión de cada tipo de combustible al navegar en condiciones de hielo, así como la distancia recorrida al navegar en dichas condiciones. También se facilitará información sobre si el viaje transcurre entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, desde un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro o hacia un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.*** »

(32015R0757)

Enmienda 204

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 6 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 10 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	6 bis En el artículo 10, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
Las empresas podrán hacer un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso.	«Las empresas podrán hacer un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso. ***Por lo que respecta a las empresas navieras que deseen entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo de los buques o la navegación en condiciones de hielo, o ambas cosas, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, el plan de seguimiento contendrá las emisiones de gases de efecto invernadero agregadas de todos los viajes en que haya tenido lugar navegación en condiciones de hielo y la distancia total recorrida durante los viajes en que haya tenido lugar navegación en condiciones de hielo.»***

(32015R0757)

Enmienda 205

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 23 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, en lo que se refiere a garantizar el funcionamiento del RCDE UE y el artículo 6, apartado 8; el artículo 7, apartado 5; el artículo 11 bis, apartado 4, el artículo 13, apartado 6 y el artículo 15, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de ***tiempo indefinido*** a partir de la entrada en vigor del [Reglamento SNV revisado].»;	Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, en lo que se refiere a garantizar el funcionamiento del RCDE UE y el artículo 6, apartado 8; el artículo 7, apartado 5; el artículo 11 bis, apartado 4, el artículo 13, apartado 6 y el artículo 15, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de ***cinco años*** a partir de la entrada en vigor del [Reglamento SNV revisado]. ***La Comisión elaborará un informe sobre***

	la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada periodo.»;

Justificación

Ajuste a la posición del Parlamento sobre la revisión del Reglamento SNV en lo que atañe a su artículo 23, apartado 2.

Enmienda 206

Propuesta de Directiva
Artículo 4 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 1, apartado 15, letra -a) de la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 2025. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Enmienda 207

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y	1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y

procesos y las instalaciones ***en las que las emisiones procedentes de la combustión de*** biomasa ***que cumplan los criterios establecidos en el artículo 14 contribuyan a más del 95 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero***.	procesos ***ni*** las instalaciones ***que utilicen exclusivamente*** biomasa.

Enmienda 208

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra a bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – punto 5

Texto en vigor	*Enmienda*
	a bis) el punto 5 se sustituye por el siguiente:
5. Cuando se detecte que en una instalación se rebasa el umbral de capacidad para cualquiera de las actividades a que se refiere el presente anexo, se incluirán en el permiso de emisiones de gases de efecto invernadero todas las unidades en las que se utilicen combustibles y que no sean unidades de incineración de residuos peligrosos ***o de residuos urbanos***.	«5. Cuando se detecte que en una instalación se rebasa el umbral de capacidad para cualquiera de las actividades a que se refiere el presente anexo, se incluirán en el permiso de emisiones de gases de efecto invernadero todas las unidades en las que se utilicen combustibles y que no sean unidades de incineración de residuos peligrosos.»

(32003L0087)

Enmienda 209

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra b – inciso -i (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – cuadro – fila 1

Texto en vigor	
Combustión en instalaciones con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW (excepto las instalaciones de incineración de residuos peligrosos ***o urbanos***)	Dióxido de carbono

Enmienda

-i) la primera fila se sustituye por el texto siguiente:

Combustión en instalaciones con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW (excepto las instalaciones de incineración de residuos peligrosos), ***incluida, desde el 1 de enero de 2026, la combustión en instalaciones de incineración de residuos urbanos***	Dióxido de carbono

Enmienda 210

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra c – inciso v
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – cuadro – fila 24 – columna 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Producción de hidrógeno (H2) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a 25 toneladas por día	Producción de hidrógeno (H2) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a 25 toneladas por día ***y producción de hidrógeno (H2) y gas de síntesis cuando el contenido de energía se derive de fuentes de energía renovables con una capacidad de producción superior a 25 toneladas por día***

Enmienda 211

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – inciso vii
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – cuadro – fila 30

Texto de la Comisión	
«Transporte marítimo	***Gases de efecto invernadero cubiertos por*** el Reglamento (UE) 2015/757»;
Actividades de transporte marítimo de buques incluidos en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo que realizan travesías de transporte de pasajeros y mercancías con	

fines comerciales

Enmienda

«Transporte marítimo	***Dióxido de carbono (CO2), óxidos nitrosos (N2O) y metano (CH4) en consonancia con*** el Reglamento (UE) 2015/757»
Actividades de transporte marítimo de buques incluidos en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo que realizan travesías de transporte de pasajeros y mercancías con fines comerciale***s y, a partir de 2024, que llevan a cabo actividades de servicio en instalaciones en alta mar***	

Enmienda 212

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – punto 2
Directiva 2003/87/CE
Anexo III – cuadro

Texto de la Comisión

Actividad:	Gases de efecto invernadero
1. Despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión ***en los sectores de los edificios y el transporte por carretera***.	Dióxido de carbono(CO 2)
Esta actividad no incluirá:	
a) el despacho a consumo de combustibles utilizados en las actividades enumeradas en el anexo I de la presente Directiva, excepto si se utilizan para la combustión en actividades de transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico (fila de actividad veintisiete);	
b) el despacho a consumo de combustibles cuyo factor de emisión sea cero.	
2. Los sectores de los edificios y el transporte por carretera corresponderán a las siguientes fuentes de emisiones, definidas en las Directrices del GEICC de	

2006 para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero con las modificaciones necesarias de dichas modificaciones que figuran a continuación:

a) generación combinada de calor y electricidad (código de categoría fuente 1A1a ii) y plantas térmicas (código de categoría de fuente 1A1a iii), en la medida en que producen calor para las categorías contempladas en las letras c) y d) del presente punto, ya sea directamente o a través de redes de calefacción urbana;

b) transporte por carretera (código de categoría 1A3b) con excepción del uso de vehículos agrícolas en carreteras pavimentadas;

c) comercial o institucional (código de categoría de fuente 1A4a);

d) residencial (código de categoría de fuente 1A4b).

Enmienda

Actividad:	Gases de efecto invernadero
Despacho a consumo de combustibles que se utilizan para la combustión. Esta actividad no incluirá: a) el despacho a consumo de combustibles utilizados en las actividades enumeradas en el anexo I de la presente Directiva, excepto si se utilizan para la combustión en actividades de transporte de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico (fila de actividad veintisiete); b) el despacho a consumo de combustibles cuyo factor de emisión sea cero. ***c) el despacho a consumo de combustibles utilizados en la agricultura;*** ***d) el despacho a consumo de combustibles utilizados en buques o actividades a que se refiere el artículo 2, apartado 2 del Reglamento (UE) 2015/757;***	Dióxido de carbono (CO2)

e) el despacho a consumo de combustibles utilizados en la actividad «Aviación» a que se refiere el anexo I;

f) el despacho a consumo de combustibles utilizados en el transporte privado por carretera y la calefacción y la refrigeración privadas de edificios residenciales hasta el 1 de enero de 2029, con sujeción a la evaluación prevista en el artículo 30 bis, apartado 1 ter.

Enmienda 213

Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 3 – letra a – inciso i
Directiva 2003/87/CE
Anexo IV – parte A – cálculo – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El factor de emisión de la biomasa que cumpla los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, tal y como establecen los actos ***de ejecución*** a que se refiere el artículo 14, será cero.	«El factor de emisión de la biomasa que cumpla los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, tal y como establecen los actos ***delegados*** a que se refiere el artículo 14, será cero.

Enmienda 214

Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 4 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Anexo V bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis) En la Directiva 2003/87/CE se inserta el anexo siguiente:
	«Anexo V bis
	Opción de entrega de una cantidad reajustada de derechos de emisión para

buques de clase de hielo

La cantidad registrada de derechos de emisión que se debe entregar para los buques de clase de hielo se corresponderá con la cantidad reajustada de emisiones que se calcula sobre la base de la fórmula presentada en el presente anexo. La cantidad reajustada de emisiones se determinará teniendo en cuenta las características técnicas que incrementan las emisiones de los buques que pertenecen a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente durante la navegación en todo momento, y el incremento adicional de las emisiones debido a la navegación en condiciones de hielo.

La cantidad reajustada de derechos de emisión que se debe entregar anualmente es la cantidad reajustada de emisiones anuales CO2 R.

Las emisiones totales anuales CO2 2 T dentro del ámbito del RCDE UE se calcularán sobre la base de las notificaciones con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757, como sigue:

$$CO_{2\ T} = CO_{2\ T\ viajes\ entre\ EM} + CO_{2\ B} + 0{,}5 \times (CO_{2\ viajes\ desde\ EM} + CO_{2\ viajes\ a\ EM}) \quad (1)$$

donde CO2 T viajes entre EM denota las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, CO2 B, las emisiones que ocurrieron en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro del atraque, Co2eq viajes desde EM, las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y CO2 viajes a EM, las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Del mismo modo, las emisiones totales anuales de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo dentro del ámbito de la Directiva sobre el

comercio de emisiones del transporte marítimo 2eI se calculan sobre la base de las notificación en el marco del Reglamento (UE) 2015/757, como sigue:

$$CO_{2\ eI} = CO_{2\ eq\ I\ viajes\ entre\ EM} + 0{,}5 \times (CO_{2\ eq\ I\ viajes\ desde\ EM} + CO_{2\ eq\ I\ viajes\ a\ EM}) \quad (2)$$

donde Co2eq I viajes entre EM denota las emisiones de CO2 agregadas de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, Co2eq I viajes desde EM, las emisiones de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y Co2eq I viajes a EM, las emisiones de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La distancia total anual recorrida dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE se calcula como sigue:

$$D_T = D_{T\ viajes\ entre\ EM} + 0{,}5 \times (D_{T\ viajes\ desde\ EM} + D_{T\ viajes\ a\ EM}) \quad (3)$$

donde DT viajes entre EM denota la distancia agregada de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, DT viajes desde EM, la distancia agregada de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y DT viajes a EM, la distancia agregada de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La distancia agregada recorrida al navegar en condiciones de hielo dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE se calcula como sigue:

$$D_I = D_{I\ viajes\ entre\ EM} + 0{,}5 \times (D_{I\ viajes\ desde\ EM} + D_{I\ viajes\ a\ EM}) \quad (4)$$

donde DT viajes entre EM denota la distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes

entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, DT viajes desde EM, la distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y DT viajes a EM, la distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La cantidad reajustada de emisiones anuales CO2eq R se calculará como sigue:

$$CO_{2\,R} = CO_{2\,T} - CO_{2\,TF} - CO_{2\,NI} \text{ (5)},$$

donde CO2 TF es el incremento de las emisiones anuales debido a las características técnicas de los buques pertenecientes a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente, y CO2 NI es el incremento en las emisiones anuales de un buque de clase de hielo debido a la navegación en condiciones de hielo.

El incremento en las emisiones anuales debido a las características técnicas de los buques que pertenecen a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente CO2 TF se calcula de la manera siguiente:

$$CO_{2\,R} = CO_{2\,T} - CO_{2\,TF} - CO_{2\,NI} \text{ (5), (6)}$$ ***El incremento en las emisiones anuales debido a la navegación en condiciones de hielo se calcula de la manera siguiente:***

$$CO_{2\,NI} = CO_{2\,I} - CO_{2\,RI} \text{ (7)}$$

donde las emisiones anuales reajustadas para la navegación en condiciones de hielo CO2 RI son:

$$CO_{2\,RI} = D_I \times {}_{\text{aguas abiertas,}} \text{ (8)}$$

donde ow son las emisiones de los viajes para la distancia recorrida en aguas abiertas. Esto último se calcula del siguiente modo:

$${}_{ow} = \text{ (9)}$$

Lista de símbolos:

CO2T: emisiones anuales totales dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

CO2T viajes entre EM: emisiones agregadas de CO2 de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro,

CO2B: emisiones ocurridas en los puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro del atraque,

CO2equ viajes desde EM: emisiones agregadas de CO2 de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

CO2 viajes a EM: emisiones agregadas de CO2 de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

DT: distancia total anual recorrida dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

DT viajes entre EM: distancia agregada de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro,

DT viajes desde EM: distancia agregada de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

DT viajes a EM: distancia agregada de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

DI: distancia agregada recorrida al navegar en condiciones de hielo dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

DT viajes entre EM: distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

DT viajes desde EM: distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes que partieron de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro D

T viajes a EM: distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de

un Estado miembro

Co2I: emisiones anuales de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo

CO2 NI Incremento en las emisiones anuales de un buque de clase de hielo debido a la navegación en condiciones de hielo

CO2 R: emisiones anuales reajustadas.

CO2RI: emisiones anuales reajustadas para la navegación en condiciones de hielo

CO2 TF: emisiones anuales debidas a las características técnicas de un buque de clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o clase de hielo equivalente, de media, en comparación con los buques diseñados para navegar únicamente en aguas abiertas

promedio anual de emisiones para la distancia recorrida únicamente en aguas abiertas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

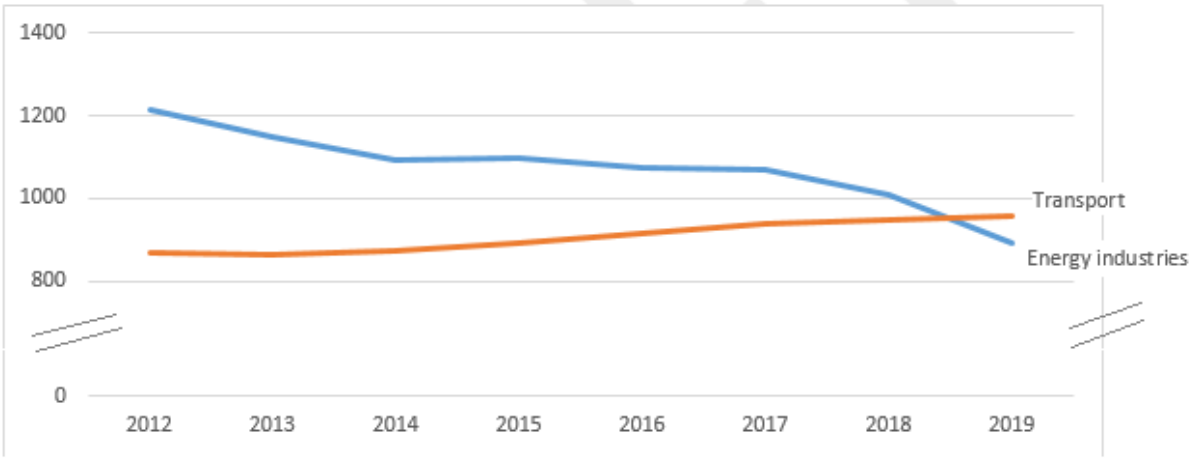
Exposición de motivos

«Los modelos para conseguir trayectorias rentables que limiten el calentamiento global a 1,5 °C requieren políticas que pongan un alto precio a las emisiones (confianza alta)».[1] *GIECC*

«Se debe poner un precio al carbono».[2] *António Guterres, secretario general de las Naciones Unidas*

El régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) es el **núcleo duro de la política climática europea**. En los ámbitos en los que se ha introducido, en especial en el sector eléctrico, ha ***propiciado reducciones drásticas de las emisiones***, en particular en los últimos tres años, en los que se aplicaron reformas importantes. En otros **ámbitos, como el sector del transporte, en los que no se tarificó el carbono a escala europea, las emisiones han aumentado**.

Figura 1. Emisiones de CO2 en la EU-27 por sectores (millones de toneladas)



Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), junio de 2021

Las propuestas de la Comisión formuladas en el paquete de medidas «Objetivo 55» comprenden, además de la tarificación del carbono, una combinación de políticas, entre otras el **avance en la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos**, el aumento de ***las energías renovables*** y otros muchos elementos que en conjunto nos permitirán alcanzar nuestros objetivos. La Comisión apoya, en principio, la propuesta de la Comisión, pero al mismo tiempo considera necesario mejorar los textos.

[1] Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC): «Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development» (Trayectorias de mitigación compatibles con el objetivo de 1,5 °C en el contexto del desarrollo sostenible), https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/02/SR15_Chapter2_Low_Res.pdf, p. 95.
[2] https://news.un.org/en/story/2020/11/1077712.

La tarificación del carbono a través del RCDE es crucial. A cualquiera que tenga una buena idea para reducir las emisiones de CO2 y la aplique debería irle mejor. Esto es cierto para las empresas, pero también para los particulares. Las medidas de mando y control por sí solas no bastan, puesto que los **447 millones de personas que viven en la Unión tienen sin duda más y mejores ideas que los políticos** de las capitales o solo de Bruselas. **Además, las medidas de mando y control también tienen un coste**, que en ocasiones es mucho más alto que la tarificación del carbono, pero este coste no es transparente.

Un uso de los ingresos más focalizado con un componente social fuerte

En cambio, el **RCDE** no solo **genera** costes, sino también **ingresos, que pueden utilizarse para apoyar nuevas tecnologías y, en especial, a las personas necesitadas**. Están ya disponibles muchas tecnologías nuevas, pero el nivel relativamente bajo de los impuestos y tasas sobre el gas, el petróleo, el gasóleo y la gasolina en comparación con el relativamente alto que se aplica a la electricidad obstaculiza la penetración en el mercado de dichas tecnologías, incluidas las bombas de calor y los vehículos eléctricos.

Para que el paquete «Objetivo 55» sea de verdad un éxito, la tarificación del carbono debe combinarse con **un uso de los ingresos focalizado**. Los impuestos y tasas sobre las energías renovables deben reducirse, ya que frenan la innovación y representan un problema en particular para los hogares con rentas bajas, que gastan en electricidad un porcentaje de ingresos mayor que la media de la población.

RCDE1 – Descarbonizar la industria, no desindustrializar Europa

La Comisión propone una mejora orientada para la innovación.

Descarbonizar la industria: más apoyo focalizado en la innovación

La propuesta de la Comisión incluye ya algunas **herramientas muy importantes para apoyar las tecnologías revolucionarias**, como la producción de acero climáticamente neutra. Las empresas que dejen de utilizar combustibles fósiles se beneficiarán en cualquier caso de derechos de emisión gratuitos durante cinco años más para incentivar esas innovaciones revolucionarias. La Comisión reforzó incluso estas disposiciones. Las empresas pueden beneficiarse de los derechos de emisión gratuitos incluso después de la finalización del período del RCDE. Se creará un nuevo parámetro de referencia para incluir nuevas tecnologías como el acero basado en el hidrógeno. La Comisión adoptó una aclaración para garantizar que este nuevo parámetro se implantará de hecho el 1 de enero de 2026 a más tardar.

Además de las herramientas propuestas por la Comisión, la Comisión ENVI introduce dos nuevos elementos que pueden describirse de forma somera como un **sistema de bonus-malus**. Aquellas **instalaciones que** no solo funcionen con arreglo al parámetro de referencia sino que **también obtengan mejores resultados que la media de los 10 % mejores** para una determinada clase de productos **recibirán una bonificación adicional**. Los derechos de emisión gratuitos se reducirán (penalización) si las empresas no presentan planes de descarbonización. Se trata de una herramienta importante para asegurarse de que todo el mundo comprende que, en definitiva, todos los operadores económicos deben garantizar la

neutralidad climática. Los derechos de emisión gratuitos se reducirán de forma significativa para las empresas que no cuenten con planes convincentes o no los apliquen. Los derechos de emisión gratuitos han de ser una herramienta para hacer posible la transición hacia la neutralidad climática, no para mantener vivas para siempre las instalaciones tradicionales. Las ayudas estatales nacionales destinadas a apoyar la transición en consonancia con los planes de neutralidad climática no deben considerarse ilegales.

No desindustrializar Europa

Por desgracia, la propuesta de la Comisión no excluye el **riesgo de que incluso los más eficientes tengan que adquirir derechos de emisión adicionales** a la conclusión de la fase 4 como resultado de la entrada en juego del factor de corrección intersectorial (FCI). Esto reduce la predictibilidad para los operadores, desalentará las inversiones en Europa y **puede dar lugar a la fuga de carbono y la pérdida de puestos de trabajo**. Por este motivo, se requieren cambios para evitar que se aplique el FCI a los **«más eficientes»**. **Se les debe asegurar que no se les cargará con costes adicionales hasta 2030.**

Nivel de ambición

En contra de la recomendación del ponente, una mayoría de la Comisión ENVI (46/41/1) adoptó una enmienda para aumentar significativamente la ambición. La reducción única (cambio de base) debe duplicar con creces el nivel formulado en la propuesta de la Comisión en 2024, y el factor de reducción lineal debe elevarse gradualmente. De acuerdo con las estimaciones de la Comisión Europea, esto supondrá un incremento de la ambición al 68 % en lugar de al 61 %, que corresponde por tanto a un objetivo climático muy superior para 2030 que el de -55 % convenido en la Legislación sobre el clima.

MAFC y derechos de emisión gratuitos

Es muy importante garantizar la mejor interacción posible entre los derechos de emisión gratuitos y el mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC). La propuesta de la Comisión prevé un aumento gradual de la protección del MAFC y una disminución gradual de los derechos de emisión gratuitos. La Comisión ENVI adoptó una introducción gradual más rápida del MAFC, y una supresión gradual igualmente más rápida de los derechos de emisión gratuitos (2030 en lugar de 2035). Téngase en cuenta que tal medida se adoptó en contra de la recomendación del ponente y será objeto de enmiendas en el pleno.

Sí a la solidaridad, pero más focalizada

La Comisión ENVI **apoya los principales elementos de solidaridad de la propuesta de la Comisión**. Desde 2013, el 10 % de los ingresos se redistribuyen entre los Estados miembros, principalmente de Europa Occidental a Europa Central y Oriental, para reconocer los retos particulares que abordan estos países en la transición ecológica. Sobre la base de un precio del carbono de 50 EUR, este 10 % significaría **30 650 millones EUR** de 2021 a 2030. La Comisión ENVI no pretende tocar esta cláusula de solidaridad.

El segundo elemento de solidaridad es el **Fondo de Modernización**, del que se benefician en la actualidad diez Estados miembros. El 2 % de los ingresos se utilizan para este Fondo. La

Comisión propone un **complemento del Fondo de Modernización** de un 2,5 % adicional y argumenta que dos Estados miembros más necesitan beneficiarse de él por razones de cálculo. Ahora bien, esto **agudiza un problema ya existente en las regiones fronterizas**. El Fondo de Modernización se circunscribe a las fronteras nacionales, cuando regiones de otros Estados miembros se enfrentan a enormes retos y no todas las regiones de los Estados miembros beneficiarios encaran las mismas dificultades. Un ejemplo es la frontera entre España y Portugal. Con arreglo a la propuesta de la Comisión, España no se beneficiaría en absoluto del Fondo, mientras que Portugal lo haría de forma considerable (hasta 850 millones EUR hasta 2030, sobre la base de un precio del carbono de 50 EUR). Lo mismo sucede en Eslovenia, que no se beneficia del Fondo a diferencia de los Estados miembros vecinos Hungría y Croacia (hasta 792 millones EUR hasta 2030 para ambos en total, sobre la base de un precio del carbono de 50 EUR). Por esta razón, la Comisión ENVI propone el siguiente compromiso:

un 2 % de los derechos de emisión se mantendrán en el Fondo de Modernización y se redistribuirán del mismo modo que en el pasado. El complemento será del 2 % y el 0,5 % restante irá al Fondo de Inversión en el Clima. Los Estados miembros que se benefician del Fondo de Modernización están obligados a incluir proyectos transnacionales.

El tercer elemento es el artículo 10 quater, que permite a algunos Estados miembros conceder **derechos de emisión gratuitos a su sector energético**. Esta posibilidad está vedada para la gran mayoría de Estados miembros desde 2013 y es obvio que los derechos de emisión gratuitos para los combustibles fósiles no son acordes con los ambiciosos objetivos de la Unión. Por esta razón, la Comisión ENVI propone **eliminar la posibilidad** de conceder derechos de emisión gratuitos del artículo 10 quater. Los Estados miembros que se benefician de esta disposición pueden utilizar el dinero para el Fondo de Modernización o subastar los derechos de emisión y utilizar los ingresos de conformidad con sus prioridades nacionales y en consonancia con esta Directiva.

Tratamiento de los combustibles fósiles y la energía nuclear en los fondos

La **Comisión propone excluir por completo los combustibles fósiles del Fondo de Modernización**. Esto significa que ni siquiera podrán financiarse las centrales eléctricas de gas más modernas que a muy corto plazo pasarán a utilizar combustibles neutros en carbono. En cambio, **no hay normas para la energía nuclear**. Dada la controversia actual, la Comisión ENVI considera que el Fondo de Modernización **debe centrarse en las energías renovables, la eficiencia y otras tecnologías claramente no polémicas**. De forma general, la energía nuclear no debe financiarse a través de los fondos del RCDE para no minar la credibilidad del régimen, en especial en aquellos países que son contribuyentes netos de este.

Incineración de residuos – Problemática inclusión inmediata, imperativa inclusión a largo plazo

Se ha propuesto incluir la incineración de residuos urbanos en el RCDE. Sin embargo no se puede hacer de repente, porque la alternativa a la incineración es a veces el depósito en vertederos, muy poco respetuoso con el medio ambiente debido a **las emisiones de metano, o la exportación de residuos** a países en los que la Unión no tiene aún suficiente control sobre cómo se tratan. No obstante, es muy importante que **al final todos los emisores estén sujetos a un precio del carbono** en la Unión, y la incineración de residuos no es desde luego la

mejor opción posible. Añadir un precio del carbono para la incineración incentivará el reciclaje, la reutilización y otras opciones respetuosas con el medio ambiente acordes con la economía circular. Por esta razón, la Comisión ENVI propone que, tras una evaluación de impacto y cuando nos aseguremos de que pueden descartarse en la mayor medida posible los efectos negativos derivados del depósito en vertederos y la exportación, la incineración de residuos **se incluya en el RCDE el 1 de enero de 2026**.

RCDE marítimo – Ha llegado el momento de la tarificación del carbono

Hace mucho tiempo que el Parlamento Europeo pide que las emisiones del sector marítimo se incluyan en el RCDE UE. Por consiguiente, la Comisión ENVI apoya en general la propuesta de la Comisión Europea, pero la mejora adicionalmente. Cubrir no solo las rutas intraeuropeas sino también el **50 % de las travesías que se dirigen a la Unión y que parten de ella es un enfoque inteligente**.

La Comisión ENVI propone reformar la **dimensión internacional** de la propuesta. La Comisión, el Parlamento y los Estados miembros no solo deben **dialogar con los terceros países para convencerlos** de que acepten la propuesta que incluye el 50 % de los viajes entrantes y salientes, sino también trabajar con ellos para cubrir asimismo el 50 % restante. No obstante, si estos esfuerzos no fructifican, a partir de 2027 todos los viajes con origen o destino en la Unión deben cubrirse al 100 %. Los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional (OMI) son **más que decepcionantes**. A largo plazo, una solución mundial es sin duda preferible, pero solo se podrá trasladar el RCDE UE a escala mundial o sustituirlo por una solución mundial si su ambición es mayor o al menos igual.

«Los Estados miembros de la OMI han desaprovechado hasta el momento todas las oportunidades que se les han brindado para transmitir colectivamente señales positivas creíbles de una acción por el clima decidida. Por tanto, aunque como industria mundial preferimos las disposiciones mundiales, estamos convencidos de que la Unión debe abrir el camino a la industria marítima si queremos conseguir resultados a tiempo. Si la Unión consigue combinar una protección del clima ambiciosa y el éxito económico, el modelo europeo pronto encontrará imitadores y promoverá el progreso mundial integral».

Reinhard Lüken, director gerente (Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.)

En su informe sobre seguimiento, notificación y verificación (SNV), el Parlamento Europeo pidió por una gran mayoría un **fondo específico para apoyar la innovación y la neutralidad en carbono en el sector marítimo**. La Comisión ENVI respalda esta petición y propone utilizar todos los ingresos del RCDE marítimo que no se utilicen como recursos propios, que equivalen al **75 % de los ingresos** del RCDE marítimo, para un fondo específico destinado a apoyar las innovaciones en materia de neutralidad climática del transporte marítimo. No hay motivo para transferir dinero a otros sectores, ya que el transporte marítimo es el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente y se debe evitar el cambio modal del transporte marítimo a otros modos de transporte.

En consonancia con la posición del Parlamento sobre el SNV, **se deben cubrir todos los gases, en especial el metano y los óxidos nitrosos**. El Parlamento Europeo nunca ha previsto una introducción gradual de la subasta en el sector del transporte marítimo. La propuesta de la

Comisión ha sido duramente criticada por este motivo, ya que la subasta plena solo será aplicable a partir de 2026. Por un lado, comenzar con una subasta parcial ya en 2023 iría contra el principio de «legislar mejor», porque esta Directiva solo podría entrar en vigor en 2023. Por este motivo, la Comisión ENVI convino en que se comience únicamente en 2024, y en que se opte sin embargo por una subasta del 100 %.

El principio de «quien contamina paga» y la navegación en el Ártico

Los Estados miembros del norte de Europa argumentan que, por sus condiciones climáticas, soportan una mayor carga derivada del RCDE al navegar en aguas heladas. La Comisión ENVI admitió que deben dotarse fondos con cargo al Fondo de los Océanos especialmente para abordar este problema, y que los buques que navegan en aguas árticas deben beneficiarse de un trato especial hasta 2030. En la propuesta de la Comisión no se prevé un trato especial para las regiones ultraperiféricas. Esto no es aceptable, porque dichas regiones se benefician de un trato especial en la aviación y desde un punto de vista medioambiental, y utilizar buques es preferible a emplear aeronaves. Por este motivo la Comisión ENVI adoptó una excepción para las regiones ultraperiféricas también en el transporte marítimo.

El Parlamento Europeo ha insistido en el principio de «quien contamina paga» y ha dejado claro que **el operador de un buque debe ser el responsable final** de pagar el precio del RCDE UE. La Comisión Europea no lo ha tenido en cuenta. Para resolver este problema, la Comisión ENVI propone que la responsabilidad final del operador comercial se garantice a través de un **requisito contractual** entre el armador y el operador comercial para la imputación de los costes. Esta solución garantiza que quienquiera que sea el operador será el responsable final del precio del carbono, al tiempo que se evita la necesidad de que las autoridades competentes rastreen los operadores comerciales, lo cual puede ser difícil cuando se trata de empresas establecidas fuera de la Unión, pues no existe un registro internacional de operadores comerciales de transporte marítimo.

El nuevo RCDE – Parte indispensable del paquete de medidas «Objetivo 55»

Al igual que en otros ámbitos, la tarificación del carbono es clave para hacer posible la transición ecológica en el transporte y la calefacción. Las medidas de mando y control por sí solas no nos permitirán alcanzar los objetivos climáticos, o solo con muchos problemas añadidos.

«Un nuevo RCDE no será la principal herramienta para descarbonizar el transporte por carretera. No obstante, puede desempeñar un papel importante tanto para frenar la demanda como, lo que es más importante, para generar nuevos ingresos con los que ayudar a los más vulnerables en la transición de los combustibles fósiles a otras energías».[3]

Transporte y medio ambiente

«La CCFE considera que la creación de un RCDE aparte para los combustibles del transporte por carretera es ineludible a fin de internalizar las externalidades negativas mediante una aplicación concreta del principio de “quien contamina paga” e incentivar a los pasajeros y las

[3] https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/12/Road-to-road-ETS-10-ETS2_SCF-criteria.pdf

empresas de logística a utilizar modos de transporte respetuosos con el medio ambiente. Al mismo tiempo, el Fondo Social para el Clima deberá utilizarse para apoyar a quienes más lo necesiten e invertirse de un modo que promueva el acceso a servicios de movilidad colectiva con bajas emisiones y sin emisiones».[4]

Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CCFE)

Recurrir solo a la regulación del CO2 para los turismos puede crear un «efecto La Habana»

A menudo se argumenta que, en vez del RCDE2, deberíamos simplemente elevar la ambición de la regulación del CO2 para los turismos. La evidencia demuestra que esto simplemente no funcionará, porque ni siquiera las propuestas más ambiciosas en materia de CO2 para turismos resolverán el problema de los vehículos existentes. Carecer de un precio del carbono para el transporte y tener, al mismo tiempo, una regulación muy ambiciosa para los turismos nuevos puede dar lugar al denominado «efecto La Habana». **La gente podría utilizar sus viejos coches** no solo quince o veinte años, sino incluso **treinta o cuarenta, con todos sus efectos negativos para el medio ambiente.** Por este motivo es crucial, especialmente en este ámbito, una combinación de políticas. Lo mismo ocurre con los edificios, donde solo una combinación de políticas bien orientada puede incentivar realmente los cambios necesarios.

En ambos casos, es importante no disponer de una sola herramienta para lograr las reducciones de emisiones necesarias. En el transporte por carretera no solo se deben regular los coches nuevos, sino también se debe mejorar el atractivo del ferrocarril y otras formas de transporte público, así como las condiciones para las bicicletas, el uso compartido de vehículos, etc., a fin de garantizar el cambio a la movilidad ecológica. Esto debe alentarse y financiarse con los ingresos del RCDE. En el caso de los edificios, las soluciones son igualmente numerosas y no todas ellas pueden lograrse mediante la regulación. Más bien, son necesarios un precio del carbono e incentivos.

Apoyo a los necesitados

Es importante **una vinculación fuerte con el Fondo Social para el Clima** para abordar los retos de los hogares con rentas bajas. Entre otras cosas, las personas que dependen de su coche (viejo y contaminante) para obtener ingresos deben recibir apoyo para hacer realidad la transición y evitar privaciones. De acuerdo con los coponentes para el Fondo Social para el Clima, el ponente **no solo insiste en que el 25 %** de los ingresos se utilice para dicho Fondo, sino en que todos los ingresos, también **el 75 % restante, se gasten en consonancia con los criterios del Fondo Social para el Clima en los respectivos Estados miembros**. Al igual que los dos coponentes sobre el Fondo Social para el Clima, el ponente propone mantener dicho Fondo fuera del presupuesto a fin de asegurar una vinculación directa con el RCDE2 y un apoyo más focalizado si se incrementa el precio del carbono. En consonancia con la posición del Parlamento, el ponente sugiere que a largo plazo todos los fondos estén incluidos en el presupuesto, incluidos el Fondo de Innovación y el Fondo de Modernización. A partir de la fecha de aplicación de esta Directiva, la Comisión **deberá aplicar** los principios generales del presupuesto de la Unión, como **el Estado de Derecho, a los cuatro fondos vinculados al RCDE**. Se debe prestar especial atención a la **reducción de los impuestos y tasas sobre los productos respetuosos con el medio ambiente, como las energías renovables**.

[4] https://www.cer.be/media/press-releases/eu-emissions-trading-system-ets-cornerstone-eu-climate-policy

Condiciones de competencia equitativas para todos los operadores comerciales - El transporte privado y los edificios incluidos únicamente después de otra codecisión en 2029

Es imperativo garantizar la igualdad de condiciones para todos los operadores comerciales en el mercado europeo. La propuesta de la Comisión prevé acertadamente que el nuevo RCDE se aplique al **transporte comercial y la calefacción de los edificios comerciales**. Lamentablemente, otras operaciones comerciales importantes no están sujetas al nuevo RCDE, como **la producción de calor de proceso, por ejemplo, de las fundiciones o las empresas metalúrgicas**. Sin embargo, deben cubrirse.

El reto para los hogares particulares es motivo de especial preocupación para muchos colegas. Aunque el ponente cree que la propuesta de la Comisión constituye la vía de futuro apropiada, reaccionó a las propuestas de sus colegas y presentó un compromiso para un inicio posterior en el caso de los edificios y el transporte privados. Estos sectores solo deben cubrirse a partir de 2029 y únicamente si se cumplen determinadas condiciones, y en otro procedimiento de codecisión, el Parlamento y el Consejo llegan a un acuerdo al respecto. Los costes adicionales los deben sufragar en parte los productores de petróleo y de gas, y el precio debe ser inferior al máximo histórico de marzo de 2022. Además, desde el principio, se introducirá un límite de precio de 50 EUR. El Fondo Social para el Clima, sin embargo, debe comenzar a desarrollar sus actividades en 2024. En el caso de los Estados miembros que cuentan ya con un precio del carbono para el sector privado, o creen que una división entre los operadores privados y comerciales no puede efectuarse sin problemas sustanciales, se incluye en el texto una opción de participación voluntaria para los sectores privados. No obstante, es fundamental que estos Estados miembros apliquen medidas eficaces contra la pobreza energética.

La cuestión clave para la Comisión ENVI es que todas las emisiones deben estar cubiertas por la tarificación del carbono más pronto que tarde.

ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON EL PONENTE

La lista siguiente se ha elaborado con carácter totalmente voluntario y bajo la responsabilidad exclusiva de la ponente. Las siguientes organizaciones o personas han colaborado con el ponente durante la preparación del proyecto de informe:

Organización o persona
AGORA Energiewende
Air Products
Airbus
AMK Entsorgung
Association of European Energy Exchanges (Europex)
BASF
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Bundesverband der deutschen Kalkindustrie
Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. (BDEW)
Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA)
Business Europe
CAN Europa
Carbon Engineering
Carbon Market Watch
Cem'In'EU
Cembureau
Ceramie-Unie
Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL)
Ciudad de Londres
Cleantech for Europe
CLG Europa
CO2 Value Europe
Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CCFE)
Confederación de Industrias Papeleras Europeas (CEPI)
Confederación Europea de Plantas de Valorización Energética (CEWEP)
Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)
Danish Shipping
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ, Agencia Alemana de Cooperación Internacional)
Deutsche Umwelthilfe e.V. (Asociación alemana de protección del medio ambiente)
Deutscher Naturschutzring
DIHK Brüssel
eFuel Alliance
Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)
EIT InnoEnergy
Electricité de France (EDF)
Energie Baden-Würtemberg
Eurima

Eurofer
Eurofuels
Eurelectric
Eurometaux
Euromines
Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles
European Automotive Suppliers' Industry
Asociación Europea de Cemento
Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
Fundación Europea del Clima
Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (European Community Shipowners' Association, ECSA)
European Copper Institute
Oficina Europea de Medio Ambiente
European Federation of Local and Regional Energy Companies (CEDEC)
European Heat Pump Organisation (EHPA)
Asociación de la Industria Europea de Calefacción (EHI)
European Roundtable on Climate Change & Sustainable Transition (ERCST)
Confederación Europea de Sindicatos (CES)
Europolitis
Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT)
Fertilizers Europe
Confederación Empresarial Finlandesa
Asociación de Armadores Finlandeses
Fortum
French Association of Private Enterprises (AFEP)
Los Viernes por el Futuro
Fuels Europe
Asociación Alemana de la Industria de los Biocombustibles (VDB)
Germanwatch
H2 Green Steel
Heidelberg Cement AG
Helyum
Hydro aluminium
Hydrogen Europe
IG Metall
IHK Arnsberg
IHK Siegen
Intercargo
Interessengemeinschaft der Thermischen Abfallbehandlungsanlagen in Deutschland e.V. (ITAD)
Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas (IOGP)
Asociación Internacional de Comercio de Emisiones (IETA)
Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU)
Klima-Allianz
Kommissariat der deutschen Bischöfe
Lanzatech

LKAB
Lobbe Holding
Lubrizol
Mouvement de Enterprises de France
Municipal Waste Europe
NABU
Norsk Hydro
Polska Grupa Energetyczna S.A. (PGE)
Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung
Primagas
Rolls Royce
RWE
Salzgitter AG
SEA Europa
Shell
Siemens Energy
Statkraft Brussels SRRL
Stiftung 2 Grad
Stiftung Klima Wirtschaft
ThyssenKrupp
Transport & Environment
Trimet Aluminium SE
Unión de Armadores Griegos
Vattenfall
Verband Chemische Industrie (VCI)
Verband der Elektro- und Digitalindustrie (APPLia)
Verband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (BDO)
Verein Deutscher Zementwerke
Wacker Chemie
Wiener Stadtwerke
Wind Europe
Wirtschaftskammer Österreich (Cámara de Comercio de Austria)
Wirtschaftsvereinigung Metalle
Wirtschaftsvereinigung Stahl
World Shipping Council (Consejo Mundial de Transporte Marítimo)
WWF
Yara Fertilizers
Zentraler Immobilienausschuss (ZIA)
Zentralverband des Deutschen Handwerks
Zero Waste Europe

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo de una Directiva de modificación 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Coponentes de opinión: José Manuel Fernandes, Valérie Hayer

BREVE JUSTIFICACIÓN

La opinión de la Comisión BUDG sobre la Directiva RCDE se guía por la intención de centrarse estrictamente en los aspectos relativos al presupuesto de la Unión. Entre ellos cabe destacar:

- **el vínculo con la hoja de ruta del AI para la introducción de nuevos recursos propios de diciembre de 2020, que incluye un recurso propio basado en el RCDE;**

- **la necesidad de mantener el principio de universalidad de los ingresos y la unidad del presupuesto de la Unión;**

- **preservar el control democrático y los derechos de control, así como las prerrogativas institucionales del Parlamento Europeo como una de las ramas de la autoridad presupuestaria.**

Los coponentes insisten en tres mensajes principales. En primer lugar, la Unión debe respetar su compromiso de reembolsar la deuda de Next Generation EU a través de nuevos recursos propios, incluido el RCDE, a fin de evitar recortes drásticos en los programas de la Unión en futuros MFP. Los coponentes recuerdan que el RCDE es la fuente de ingresos más importante a este respecto. En segundo lugar, los ingresos del RCDE (incluidos los procedentes de la ampliación a nuevos sectores) que se consignan en el presupuesto de la Unión como recursos propios no pueden destinarse a ningún tipo específico de gasto. En tercer lugar, el nuevo Fondo Social para el Clima no debe crearse al margen del presupuesto de la Unión y financiarse con ingresos afectados. Los legisladores deben evitar la proliferación de fondos intergubernamentales en detrimento de la unidad presupuestaria.

Un presupuesto de la Unión sólido en beneficio de una poderosa política climática de la Unión

Como punto de partida, los coponentes comparten la ambición política general subyacente de las iniciativas «Objetivo 55», que crean un sólido marco normativo y legislativo de la Unión que ayudará a la Unión y a sus Estados miembros a alcanzar los objetivos climáticos del Acuerdo de París y las obligaciones de la Ley Europea del Clima.

El Plan de Recuperación Next Generation EU, incluido el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, ofrece una oportunidad única y decisiva para combinar los esfuerzos de recuperación económica con iniciativas políticas específicas e inversiones transformadoras para lograr las transiciones climática y digital. El Pacto Verde Europeo y la arquitectura de Next Generation EU prevén un papel fundamental para el presupuesto de la Unión a este respecto.

La Directiva RCDE propuesta es compatible con el paquete financiero presentado el 22 de diciembre de 2021, que prevé la creación de un recurso propio basado en el RCDE mediante la asignación del 25 % de los ingresos de (la mayoría de) los derechos de emisión subastados al presupuesto de la Unión.

El mantenimiento de los principios presupuestarios: no se trata de un fin en sí mismo

Para los ponentes de la Comisión BUDG, la universalidad de los ingresos; la unidad del presupuesto y el control democrático no son meros principios presupuestarios formalistas: se trata de valiosos activos, que refuerzan la solidez del gasto público a escala de la Unión, que no debe verse amenazado por las reformas que dan lugar a la fragmentación del presupuesto.

Nuevos recursos propios para que el presupuesto sea más resiliente, fiable y favorable a los objetivos políticos

Durante muchos años el Parlamento Europeo ha apoyado explícitamente la introducción de recursos verdaderamente propios y vinculados a las políticas para el presupuesto de la Unión. En el contexto del reciente acuerdo sobre el paquete Next Generation EU/MFP/recursos propios, el Parlamento luchó con éxito por una hoja de ruta de recursos propios con visión de futuro que incluya un recurso propio basado en el RCDE y un recurso propio basado en el mecanismo de ajuste en frontera de las emisiones de carbono. Esta hoja de ruta se integró en el Acuerdo Interinstitucional de diciembre de 2020. Este AI es vinculante para todas las instituciones.

Con cierto retraso, la Comisión presentó propuestas legislativas a tal fin el 22 de diciembre de 2021. Los ponentes desean asegurarse de que la Directiva RCDE revisada siga siendo plenamente compatible con la propuesta sobre los recursos propios. Destacamos el carácter de paquete de la propuesta «Objetivo 55» y las propuestas financieras. El Parlamento debe reforzar su posición negociadora con respecto al Consejo manteniendo una posición consecuente y coherente sobre los expedientes legislativos interrelacionados.

La compatibilidad de la Directiva RCDE y del recurso propio basado en el RCDE.

Como ponentes de opinión, destacamos que las cuestiones de las prioridades políticas y el diseño legislativo son competencia de la comisión competente para el fondo. Como coponentes para los recursos propios, tenemos la intención de defender la compatibilidad de la Directiva RCDE y del Reglamento MAFC con la reforma de los recursos propios de la

Unión. El recurso propio basado en el RCDE se ha identificado desde hace tiempo como una fuente de ingresos de la Unión muy adecuada y auténtica. Proporciona una nueva fuente de ingresos públicos a los Estados miembros y a escala de la Unión.

Vínculo con los recursos propios

Los ponentes desean asegurarse de que el presupuesto de la Unión siga siendo una poderosa herramienta para aplicar la acción por el clima. En este contexto, será decisivo que las deudas en el marco del Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y respaldadas por la Decisión sobre los recursos propios se reembolsen de forma oportuna y fiable. Está en juego la credibilidad y la solvencia de la Unión; un activo valioso habida cuenta de las necesidades de inversión a medio y largo plazo. El MFP no debe reducirse, ni cabe esperar que los Estados miembros participen en una proporción cada vez mayor de recursos basados en la RNB. Por estas razones, la hoja de ruta del AI para nuevos recursos propios debe seguirse en su letra y su espíritu. Esto también enviará un mensaje positivo a los inversores de los mercados financieros y las agencias de calificación.

ENMIENDAS

La Comisión de Presupuestos pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.	(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos ***y privados*** en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión **en forma de recursos propios** deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.

Justificación

En este considerando se recuerda, y se expresa explícitamente, que una determinada parte de los ingresos del RCDE ha de convertirse en un recurso propio para el presupuesto de la Unión. De conformidad con el principio de universalidad, los recursos propios del presupuesto de la Unión no pueden asignarse a una línea presupuestaria específica. Sin embargo, esto no debe entenderse en el sentido de que los ingresos del presupuesto general se «pierden» para fines climáticos. La integración de la acción por el clima en una multitud de programas de gasto la convierte en una prioridad transversal que puede financiarse de forma fiable con cargo al presupuesto general.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 bis Una parte bien precisada de los ingresos de las subastas del RCDE UE reformado y ampliado debe utilizarse como recurso propio para financiar el presupuesto de la Unión como ingresos generales, de conformidad con el Acuerdo Interinstitucional, de 16 de diciembre de 2020[1 bis], de carácter jurídicamente vinculante y que contiene una hoja de ruta para la introducción de un conjunto de nuevos recursos propios, incluidos, entre otros, recursos propios basados en el RCDE UE, y con base en el mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC) y el primer pilar del acuerdo entre la OCDE y el G20. En virtud de dicho Acuerdo, está previsto que estos nuevos recursos propios se introduzcan a más tardar el 1 de enero de 2023. En este sentido, los nuevos recursos propios vincularán el presupuesto de la Unión con las prioridades de las políticas de la Unión, como el Pacto Verde Europeo y la contribución de la Unión a una fiscalidad justa, añadiendo valor y contribuyendo a los objetivos de integración de la dimensión climática, el reembolso de las deudas de Next Generation EU y la resiliencia del presupuesto de la Unión

como instrumento para las inversiones y garantías que respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo» y los valores fundamentales consagrados en el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea.

1bis ***Acuerdo Interinstitucional de 16 de diciembre de 2020 entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios, en particular una hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos propios (DO L 433I de 22.12.2020, p. 28).***

Justificación

Resulta adecuado y útil un considerando que recuerde la interrelación entre el RCDE y la hoja de ruta del AI hacia nuevos recursos propios, aunque la Directiva RCDE no constituya la base jurídica de los recursos propios.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 28 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 ter De conformidad con la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo[1 bis], la Unión está jurídicamente obligada a reembolsar todos los pasivos contraídos mediante la posibilidad excepcional y temporal de la Comisión para contraer empréstitos en el marco de Next Generation EU a más tardar el 31 de diciembre de 2058. Por consiguiente, a fin de respetar el Acuerdo Interinstitucional jurídicamente vinculante y su hoja de ruta para la introducción de una cesta de nuevos recursos propios destinados a reembolsar la deuda de la Unión, una

parte de los ingresos del RCDE UE debe revertir en el presupuesto de la Unión para contribuir a cubrir los costes de endeudamiento, tal como se establece en la Decisión.../... del Consejo. [Decisión 2021/XXXX del Consejo por la que se modifica la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea] y se evitan reducciones sustanciales que pongan en peligro los programas de la Unión en futuros MFP.

---

1 bis ***Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea y por la que se deroga la Decisión 2014/335/UE, Euratom (DO L 424 de 15.12.2020, p. 1).***

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 28 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 quater Los importes sustanciales de los ingresos generados por el RCDE UE reforzado, que, exceptuando la parte asignada al presupuesto de la Unión, los Estados miembros retienen, deben utilizarse para los fines de la transición climática. Sin embargo, el ámbito de aplicación más amplio y la gama más diversa de intervenciones no deben dar lugar a la proliferación de fondos y mecanismos intergubernamentales adicionales, en detrimento de la unidad, la eficacia, la integridad y el control democrático del presupuesto general de la Unión. Por consiguiente, la Directiva RCDE no debe contener ninguna disposición que dé lugar a la creación de nuevos fondos intergubernamentales adicionales en lugar de integrarlos en el

presupuesto de la Unión de conformidad con el principio de unidad, impidiendo así que una parte de los ingresos de las subastas se defina como un recurso propio.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Considerando 33 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	33 bis La Comisión debe pensar en elaborar propuestas legislativas para la integración del Fondo de Innovación y el Fondo de Modernización en el presupuesto de la Unión, que podrían presentarse en el contexto de las propuestas para el próximo MFP.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Considerando 44 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	44 bis A fin de lograr una aplicación uniforme de las normas de la Unión, la Directiva RCDE UE no debe contener cláusula de exclusión voluntaria temporal alguna que brinde a los Estados miembros la posibilidad de retrasar la aplicación del comercio de derechos de emisión, lo que comprometería la integridad de dicho comercio y, además, fragmentaría y socavaría la base del recurso propio basado en el RCDE.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar[60]. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se	(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar[60]. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. ***Este Fondo debe formar parte integrante del presupuesto de la Unión al objeto de mantener la unidad del presupuesto y la coherencia con las políticas de la Unión, así como de garantizar el control efectivo por parte del Parlamento Europeo y el Consejo. El Fondo*** promoverá la equidad y la

corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20…/nn del Parlamento Europeo y del Consejo[62]. Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en virtud del Reglamento (UE) 20…/nn del Parlamento Europeo y del Consejo[62]. ***La asignación de referencia programada en el presupuesto de la Unión debe incrementarse todos los años con un refuerzo complementario en caso de que se produzca un aumento del precio del carbono superior a los niveles previstos, ya que dicho aumento supondría una carga añadida para los hogares y los usuarios del transporte vulnerables. Con vistas a garantizar que el impacto de los aumentos del precio del carbono sobre los más vulnerables se atenúa de forma equitativa y adecuada, estos refuerzos anuales deben adaptarse en el MFP por medio de un «ajuste automático de la fluctuación del precio del carbono» del límite máximo de la rúbrica 3 y del límite máximo de pagos, cuyo mecanismo debe preverse en el Reglamento MFP de conformidad con el artículo 312 del TFUE.*** Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

---

[60] Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdes01].

[61] Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética,

[60] Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdes01].

[61] Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética,

por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

[62] [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

[62] [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes.»;	3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión ***como ingresos generales***. ***Los ingresos que reviertan al presupuesto de la Unión respetarán el principio de universalidad de conformidad con el artículo 7 de la Decisión (UE, Euratom) 2020/2053 del Consejo.*** Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes.»;

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis Los ingresos generados mediante la subasta de derechos de emisión tal como se contempla en el presente capítulo no se utilizarán como ingresos afectados para el Fondo Social para el Clima. El Fondo Social para el Clima se financiará con cargo al presupuesto general de la Unión, cuyos ingresos se verán reforzados mediante la introducción de un conjunto variado de nuevos recursos propios, incluido el recurso propio basado en el RCDE con arreglo a la hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos que forma parte del Acuerdo Interinstitucional de 16 de diciembre de 2020.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 ter A fin de procurar que los créditos disponibles para el Fondo Social para el Clima en el presupuesto de la Unión puedan evolucionar en estrecha sintonía con el precio del carbono y, por tanto, con la carga para los hogares y los usuarios del transporte vulnerables, un mecanismo de ajuste de la fluctuación del precio del carbono permitirá que haya refuerzos anuales. Las disposiciones detalladas deben quedar establecidas en el Reglamento sobre el marco financiero plurianual, en el cual, de conformidad con el artículo 312 del TFUE, se garantizará que los límites máximos de gasto pertinentes se ajusten automáticamente cada año en función de la tasa de variación del precio del carbono con arreglo al RCDE UE en relación con

los edificios y el transporte por carretera. La incidencia presupuestaria de este ajuste anual será presupuestada.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 quinquies – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos para una o varias de las actividades a que se refiere el artículo 10, apartado 3, o para uno o varios de los fines siguientes:	5. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos generados por las subastas de derechos de emisión a que se refiere el apartado 4, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios, de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión ***como ingresos generales***. Los Estados miembros utilizarán sus ingresos para una o varias de las actividades a que se refiere el artículo 10, apartado 3, o para uno o varios de los fines siguientes:

Justificación

Se trata de armonizar la formulación del artículo 30 quinquies relativo al nuevo RCDE2 con la formulación sobre el uso de los ingresos generales en el artículo 10.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Modificación de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
Referencias	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	BUDG 13.9.2021
Comisiones asociadas - fecha del anuncio en el Pleno	11.11.2021
Examen en comisión	1.2.2022
Fecha de aprobación	20.4.2022
Resultado de la votación final	+: 30 –: 5 0: 5
Miembros presentes en la votación final	Rasmus Andresen, Pietro Bartolo, Robert Biedroń, Anna Bonfrisco, Olivier Chastel, Lefteris Christoforou, David Cormand, Andor Deli, José Manuel Fernandes, Eider Gardiazabal Rubial, Alexandra Geese, Vlad Gheorghe, Valentino Grant, Francisco Guerreiro, Valérie Hayer, Eero Heinäluoma, Niclas Herbst, Monika Hohlmeier, Moritz Körner, Joachim Kuhs, Zbigniew Kuźmiuk, Hélène Laporte, Pierre Larrouturou, Camilla Laureti, Janusz Lewandowski, Margarida Marques, Siegfried Mureşan, Victor Negrescu, Lefteris Nikolaou-Alavanos, Dimitrios Papadimoulis, Karlo Ressler, Bogdan Rzońca, Nicolae Ştefănuţă, Nils Torvalds, Nils Ušakovs, Rainer Wieland, Angelika Winzig
Suplentes presentes en la votación final	Petros Kokkalis, Jan Olbrycht, Petri Sarvamaa

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

30	+
PPE	Lefteris Christoforou, José Manuel Fernandes, Niclas Herbst, Monika Hohlmeier, Janusz Lewandowski, Siegfried Mureşan, Jan Olbrycht, Karlo Ressler, Petri Sarvamaa, Rainer Wieland, Angelika Winzig
Renew	Olivier Chastel, Vlad Gheorghe, Valérie Hayer, Moritz Körner, Nicolae Ştefănuță, Nils Torvalds
S&D	Pietro Bartolo, Robert Biedroń, Eider Gardiazabal Rubial, Eero Heinäluoma, Pierre Larrouturou, Camilla Laureti, Margarida Marques, Victor Negrescu, Nils Ušakovs
Verts/ALE	Rasmus Andresen, David Cormand, Alexandra Geese, Francisco Guerreiro

5	-
ECR	Zbigniew Kuźmiuk, Bogdan Rzońca
ID	Joachim Kuhs
NI	Andor Deli, Lefteris Nikolaou-Alavanos

5	0
ID	Anna Bonfrisco, Valentino Grant, Hélène Laporte
The Left	Petros Kokkalis, Dimitrios Papadimoulis

Explicación de los signos utilizados:
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones

21.4.2022

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Ponente de opinión: Mauri Pekkarinen

BREVE JUSTIFICACIÓN

La Conferencia sobre el Cambio Climático de Glasgow demostró que será imposible limitar el calentamiento global a 1,5 grados con las medidas actualmente en vigor. El paquete de medidas «Objetivo 55» muestra que la Unión está dispuesta a asumir su parte de responsabilidad.

El régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), basado en el mercado y puesto en marcha en 2005, ha demostrado su viabilidad. Ahora abarca las grandes instalaciones industriales y de generación de energía y el tráfico aéreo dentro del Espacio Económico Europeo. Sus emisiones agregadas representan el 41 % de todas las emisiones de la Unión.

El RCDE ha experimentado varios cambios desde su puesta en marcha. Con el Reglamento acordado en 2018 debería ser posible lograr una reducción del 51 % de las emisiones a más tardar en 2030. Sin embargo, esto no será suficiente para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de la Unión de al menos un 55 %, ya que, sin medidas adicionales, las reducciones de emisiones en determinados sectores no incluidos en el RCDE serán insuficientes.

La Comisión Europea propone ahora que los sectores cubiertos por el RCDE endurezcan sus requisitos de emisión y que el transporte marítimo se incorpore gradualmente al RCDE. Junto al RCDE, la Comisión propone un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión independiente, que se aplicaría a la calefacción de edificios y al transporte por carretera.

La presente opinión se centra en las cuestiones fundamentales relacionadas con el ámbito de competencias de esta comisión, es decir, la industria, la investigación y la energía, que demuestran su competencia compartida. La opinión también tiene en cuenta los costes del transporte marítimo en condiciones de hielo.

Fondo de Innovación

El Fondo de Innovación aumentará considerablemente gracias a los ingresos procedentes de un régimen ampliado de comercio de derechos de emisión y, por ejemplo, a los ingresos

procedentes de las reformas del mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC) y la iniciativa FuelEU Maritime. Al mismo tiempo, se crearán nuevas formas de apoyo para el Fondo junto con las subvenciones disponibles a través de los contratos por diferencia para el carbono. Los detalles específicos de las nuevas formas de apoyo deberán estudiarse detenidamente antes de su adopción.

El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación se ampliará para abarcar las tecnologías innovadoras de vanguardia destinadas a reducir las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo y apoyar la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo, por carretera y ferroviario.

Fondo de Modernización

La Comisión propone una serie de cambios en el Fondo de Modernización con el fin de constituir su capital mediante el aumento de los ingresos procedentes del régimen ampliado de comercio de derechos de emisión que se abonan al Fondo. Al mismo tiempo, dos países más, Grecia y Portugal, se incluirían en el Fondo ampliado. El Fondo contribuiría a apoyar proyectos del Pacto Verde y proyectos de mejora de los sistemas energéticos y de la eficiencia energética en el marco de la Legislación Europea sobre el Clima en 12 Estados miembros cuyo PIB es inferior al 65 % de la media de la Unión.

Las instalaciones de generación de energía que utilizan combustibles fósiles no deberían seguir recibiendo ninguna ayuda del Fondo de Modernización. La financiación para la transición energética debería incrementarse. Un total del 90 % del Fondo debería utilizarse para inversiones prioritarias, en lugar del 80 % propuesto por la Comisión.

Auditorías energéticas

Existe cierta preocupación por la propuesta de la Comisión de imponer la realización de auditorías energéticas. La cuestión aquí es la igualdad de trato de los operadores desde el punto de vista del contenido y la calidad de los informes.

Una alternativa más viable sería exigir a los operadores que estableciesen un sistema de gestión de la energía y siguiesen las recomendaciones especificadas en él.

Parámetros de referencia

En el futuro, el cálculo del importe de la asignación gratuita también deberá basarse en parámetros de referencia específicos del producto, fijados en función de lo que se considere mejor en el sector. Estas normas de cálculo permitirían el desarrollo tecnológico y garantizarían la neutralidad tecnológica.

No está justificado el cambio propuesto en el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión para excluir las instalaciones en las que la combustión de biomasa representa más del 95 % de toda la combustión. Si las mejores instalaciones ya no van a determinar el valor de los parámetros de referencia, con la asignación gratuita adicional el régimen premiaría tecnologías peores que las actuales. La propuesta de la Comisión debe revisarse en consecuencia.

Prevención de las fugas de carbono

La industria de los Estados miembros de la Unión compite en el mercado interior y en el mercado mundial con tipos de producción similares en el resto del mundo. Es importante que un RCDE reformado no dé lugar a fugas de carbono y que nuestra producción no se transfiera a países que contaminan más que nosotros.

Con arreglo a la propuesta de la Comisión, las actividades de exportación fuera de la Unión de los sectores incluidos en el ámbito de aplicación del MAFC seguirían soportando una carga debido al RCDE. Los demás países miembros de fuera de la Unión no tienen que hacer frente a una carga equivalente. Esto significa que los sectores del MAFC de la Unión que se encuentran fuera de esta tendrían menos posibilidades de éxito y ello infringe el principio de igualdad de condiciones. En contra de lo propuesto por la Comisión, la reducción de la asignación gratuita debe realizarse de forma que quede garantizada la competitividad de las exportaciones de estos sectores.

*****

Esta opinión final mantiene determinadas partes de la propuesta de la Comisión (artículos 30 bis a 30 decies del RCDE; artículo 2 sobre la Decisión relativa a una reserva de estabilidad del mercado —modificación de la Decisión (UE) 2015/1814—; artículo 3 sobre el Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación —SNV— de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo —modificación del Reglamento (UE) 2015/757—; artículos 4 a 8) intactas a fin de facilitar la consecución de compromisos en el resto de la propuesta. No debe interpretarse como un apoyo político por parte de la Comisión ITRE de esas partes específicas de la propuesta de la Comisión.

ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)[36]. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos	(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»)[36]. Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales y proseguir os esfuerzos

para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

[36] Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles***, a fin de reducir considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático***.

[36] Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[46], o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos de ejecución que especifiquen las condiciones en las que los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso, y que incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO2, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO2.	(13) Los gases de efecto invernadero que no se liberen directamente a la atmósfera deben considerarse emisiones con arreglo al RCDE UE y deben entregarse los derechos de emisión para dichas emisiones a menos que se almacenen en un depósito de almacenamiento de conformidad con la Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[46], o que estén químicamente fijados de forma permanente a un producto, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos de ejecución que especifiquen las condiciones en las que los gases de efecto invernadero deben considerarse químicamente fijados a un producto de forma permanente, de modo que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso, y que incluyan la obtención de un certificado de eliminación de CO2, cuando proceda, teniendo en cuenta la evolución de la normativa en materia de certificación de las eliminaciones de CO2***, o considerarse capturados y utilizados para producir combustibles de carbono reciclado y combustibles gaseosos y líquidos renovables de origen no biológico. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados por los que se***

	especifiquen las condiciones marco con arreglo a las cuales los gases de efecto invernadero transferidos para un nuevo uso deben contabilizarse en el punto de emisión a la atmósfera.
[46] Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).	[46] Directiva 2009/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al almacenamiento geológico de dióxido de carbono y por la que se modifican la Directiva 85/337/CEE del Consejo, las Directivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE y el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en	(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en

el conjunto de la economía.[49] Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo

el conjunto de la economía.[49] Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo

de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período 2023-2025. Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse un número correspondiente de derechos de emisión. A partir de 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.

[49] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período 2023-2025. Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse un número correspondiente de derechos de emisión. A partir de 2026, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente. ***Sin embargo, deben adoptarse medidas para garantizar que la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo afecte a los Estados miembros de un modo justo y proporcionado, teniendo en cuenta sus circunstancias específicas, como las relacionadas con el clima y la meteorología.***

[49] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia de su aplicación, también en relación con posibles prácticas de elusión	(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de la experiencia de su aplicación, también en relación con posibles prácticas de elusión

y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia.	y, a continuación, debe proponer medidas para garantizar su eficacia. ***A tal fin, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de impacto anual, en estrecha cooperación con las partes interesadas pertinentes y sobre la base de los datos disponibles y los parámetros predefinidos, para determinar las posibles repercusiones de estas disposiciones en la fuga de carbono, la deslocalización de escalas y actividades portuarias a puertos fuera de la Unión, la conectividad de los puertos de Europa y, si procede, el cambio modal. En el marco de dicha evaluación, la Comisión debe tener en cuenta la situación de los puertos que corren el riesgo de competencia desleal con respecto a puertos no sujetos a la presente Directiva. Las evaluaciones deben basarse en parámetros predefinidos para que puedan ser comparables. La evaluación debe cubrir, en particular, los cambios en las escalas de transbordo efectuadas en puertos de la Unión, el número de viajes procedentes de puertos vecinos y de escalas portuarias de buques de aporte, y los cambios generalizados en el tráfico portuario de los puertos de la Unión, entre otros aspectos. Si la evaluación de impacto determina que existe un riesgo de impacto negativo en el sector marítimo y los puertos de la Unión, la Comisión debe proponer medidas preventivas para abordar ese impacto.***

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	20 bis Una transición satisfactoria hacia un transporte marítimo con cero emisiones requiere un enfoque integrado y un entorno propicio para estimular la innovación, tanto en lo que respecta a los buques como a los puertos. Este entorno propicio implica inversiones públicas y

privadas en investigación e innovación, medidas tecnológicas y operativas para aumentar la eficiencia energética de los buques y los puertos, y el despliegue de combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoniaco, que son producidos a partir de fuentes de energía sostenibles, y de tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluida la necesaria infraestructura de repostaje y recarga en los puertos. A tal fin, el Fondo de Innovación puede utilizarse para prestar apoyo a tales inversiones.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Considerando 25 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	25 bis En invierno, las rutas de navegación septentrionales dependen de buques de clase de hielo para evitar riesgos medioambientales, como los vertidos de petróleo. Los buques de clase de hielo generan más emisiones debido a su mayor consumo de combustible. También se produce un efecto sobre los precios en todo el ecosistema logístico de los países que dependen del transporte marítimo y en el sector marítimo establecido en entornos gélidos. A fin de garantizar la igualdad de condiciones entre los buques que navegan en condiciones de hielo y otros buques, debe aplicarse un método específico que tenga en cuenta las emisiones adicionales relacionadas con la navegación en condiciones de hielo y las emisiones adicionales de los buques de clase de hielo cuando navegan en aguas abiertas, garantizando al mismo tiempo que el comercio de derechos de emisión a través del RCDE UE continúa reduciendo las emisiones en el sector marítimo. A tal fin, se deben modificar en consecuencia las disposiciones pertinentes sobre la transferencia, entrega y cancelación de

derechos de emisión de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.	(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética ***y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero*** de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE. ***Esa cantidad de derechos de emisión también debe permitir la financiación de inversiones en proyectos transfronterizos entre los Estados miembros beneficiarios y las regiones fronterizas adyacentes de bajo***

crecimiento.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	28 bis La excepción recogida en el artículo 10 quater de la Directiva 2003/87/CE, que permite a los Estados miembros elegibles recibir una asignación gratuita transitoria para la modernización de los sectores energéticos, debe finalizar el 31 de diciembre de 2023. Los Estados miembros afectados han de poder utilizar los derechos de emisión que no hayan sido asignados a 31 de diciembre de 2023 a través del Fondo de Modernización, establecido de conformidad con el artículo 10 quinquies de dicha Directiva, o transferirlos al porcentaje subastable.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, la asignación gratuita de derechos de emisión a instalaciones fijas a partir de 2026 debe supeditarse a la ***inversión en técnicas para aumentar*** la eficiencia energética ***y reducir las emisiones***. Garantizar que esto se centre en los grandes usuarios de energía daría lugar a una reducción sustancial de la carga para los negocios con menor consumo de energía, que pueden ser propiedad de pequeñas y medianas empresas o microempresas. [Referencia pendiente de confirmación con la DEE revisada]. Los	(29) Deben ofrecerse más incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero utilizando técnicas rentables. A tal fin, la asignación gratuita de derechos de emisión a instalaciones fijas a partir de 2026 debe supeditarse a que ***la empresa que posea la instalación esté cubierta por un sistema de gestión de la energía***. ***La asignación gratuita para las instalaciones cubiertas por el sistema de gestión de la energía debe reducirse proporcionalmente entre un 15 % y un 40 % si la aplicación del sistema de gestión de la energía no da lugar a una mejora de*** la eficiencia energética***, siempre que el tiempo de retorno energético de las***

actos delegados pertinentes deben adaptarse en consecuencia.

inversiones pertinentes no exceda de seis años. Garantizar que esto se centre en los grandes usuarios de energía daría lugar a una reducción sustancial de la carga para los negocios con menor consumo de energía, que pueden ser propiedad de pequeñas y medianas empresas o microempresas. [Referencia pendiente de confirmación con la DEE revisada]. Los actos delegados pertinentes deben adaptarse en consecuencia.

Enmienda 10Propuesta de Directiva
Considerando 30

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo[51], es una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y ***2025, al 90 % en 2026***, y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 %, eliminando así la asignación gratuita ***al término del décimo año***. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre	(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo[51], ***tiene por objeto ofrecer de forma progresiva*** una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al riesgo de fuga de carbono***, sin socavar la competitividad de la Unión***. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, no deben recibir asignación gratuita. Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. La reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y ***el final de 2027, así como estar supeditado a la aplicación de una fase operativa con arreglo al artículo 36, apartado 3, letra d), del Reglamento (UE) .../... [Reglamento MAFC],*** y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año ***desde 2028 hasta 2030 y posteriormente reducirse en***

la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.

17,5 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 %, eliminando así la asignación gratuita al término ***de 2034. Con el fin de proteger la competitividad de las exportaciones de la Unión, la eliminación transitoria de los derechos de emisión gratuitos no debe aplicarse al porcentaje de la producción nacional destinada a la exportación a terceros países sin regímenes de comercio de derechos de emisión o disposiciones similares. Al final del período transitorio previsto en el Reglamento (UE).../... [Reglamento MAFC], la Comisión debe evaluar el impacto potencial del factor MAFC en las importaciones y presentar legislación y medidas adecuadas y conformes con la OMC que igualen los costes del CO2 con respecto a los diferentes sistemas de tarificación de esos terceros países.*** Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.

[51] [insértese referencia completa al DO]

[51] [insértese referencia completa al DO]

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe aumentarse del 1,6 % al 2,5 % anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre 4 % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020.	(31) A fin de reflejar mejor el progreso tecnológico y ajustar los valores de referencia correspondientes al período de asignación pertinente y garantizar, al mismo tiempo, incentivos para la reducción de las emisiones y recompensar adecuadamente la innovación, el ajuste máximo de los valores de referencia debe aumentarse del 1,6 % al 2,5 % anual. Para el período comprendido entre 2026 y 2030 los valores de referencia se deben ajustar en consecuencia en un rango de entre 4 % y 50 %, en comparación con el valor aplicable en el período comprendido entre 2013 y 2020. ***Los valores de referencia ajustados deben publicarse tan pronto como se disponga de la información necesaria, y a más tardar... [doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] con el fin de que dichos valores ajustados sean aplicables a partir de 2026. Cuando no se puedan derivar parámetros de referencia previos para un sector o subsector concreto y los derechos de emisión se asignen sobre la base de enfoques genéricos alternativos, es necesario garantizar que, a pesar de todo, se reflejen de forma adecuada las diferencias entre los sectores y subsectores cubiertos. Cuando no sea posible derivar parámetros de referencia previos para un sector o subsector concreto, pero se produzcan gases de efecto invernadero elegibles para la asignación gratuita de derechos de emisión, esos derechos de emisión se asignarán sobre la base de enfoques genéricos alternativos.***

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	31 bis Los costes indirectos significativos derivados de los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero repercutidos en los precios de la electricidad generan un riesgo de fuga de carbono en determinados sectores. Para mitigar ese riesgo, los Estados miembros deben adoptar medidas financieras para la compensación de los costes indirectos. Esas medidas deben ser acordes con las normas en materia de ayudas estatales y no deben ocasionar distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Considerando 32

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.	(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. ***En consecuencia, el Fondo de Innovación debe buscar sinergias con Horizonte Europa y, en su caso, con otros programas de financiación de la Unión.*** Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Considerando 33

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(33) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][52] se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación	(33) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías***, incluidas las tecnologías punteras identificadas en las trayectorias de transición del ecosistema industrial,*** y procesos hipocarbónicos ***y de cero emisiones*** que afecten al consumo de combustibles en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. ***Las inversiones realizadas a través del Fondo deben ser plenamente coherentes con las políticas de la Unión en materia de clima y medio ambiente, incluidos sus objetivos para 2030 sobre energía y clima, así como su objetivo de neutralidad climática para 2050.*** Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. ***Para garantizar que el Fondo de Innovación sirva para apoyar la innovación en el sector marítimo, una parte proporcional a los derechos de emisión derivados de la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo debe utilizarse para apoyar la innovación y la descarbonización del sector marítimo.*** Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][52] se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste

proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación.

apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación.

[52] [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

[52] [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Considerando 33 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

33 bis Al apoyar proyectos mediante financiación pública, el Fondo de Innovación ofrece a las empresas ventajas significativas para desarrollar sus productos o servicios. Por consiguiente, los proyectos financiados por el Fondo de Innovación deben compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Considerando 35

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO2. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de Innovación debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.	(35) Los contratos por diferencias para el carbono son un elemento importante para impulsar la reducción de emisiones en la industria ***por medio de la mejora de nuevas tecnologías,*** y ofrecen la oportunidad de garantizar a los inversores en tecnologías innovadoras respetuosas con el clima un precio por encima de los niveles actuales de precios inducidos por el RCDE UE que recompense las reducciones de emisiones de CO2. La gama de medidas que puede apoyar el Fondo de Innovación debe ampliarse para prestar apoyo a proyectos a través de licitaciones ***neutras con respecto a la tecnología y*** competitivas, como los contratos por diferencias para el carbono. La Comisión debe ***llevar a cabo una evaluación de impacto centrada concretamente en las opciones para la prestación de apoyo mediante licitación pública, y también sobre los niveles de financiación ofrecidos. Sobre la base de los resultados de dicha evaluación, la Comisión debe*** estar facultada para adoptar actos delegados sobre las normas precisas para este tipo de ayuda.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva
Considerando 38

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 ***y*** eliminar el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles fósiles. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización	(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean ***plenamente coherentes con las políticas de la Unión en materia de clima y medio ambiente, y*** sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119***, al*** eliminar el apoyo a cualquier

que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al ***80*** %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario ***desde el punto de vista de la demanda;*** y ***el apoyo*** a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.

inversión relacionada con combustibles fósiles. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al ***90*** %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario. ***El Fondo de Modernización debe apoyar también una transición justa de los trabajadores mediante el reciclaje y la mejora de las cualificaciones,*** y ***apoyar*** a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, lo cual debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias***, junto con el apoyo a la sostenibilidad del ecosistema edilicio***.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva
Considerando 40

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los	(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los

ajustes necesarios ***para tener en cuenta*** la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.	ajustes necesarios ***sobre cómo y dónde contabilizar*** la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados ***para la captura de emisiones*** y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva
Considerando 40 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	40 bis Dado que la captura y almacenamiento de carbono y la captura y utilización del carbono podrían ser una solución, entre otras cosas, para reducir las emisiones de carbono y apoyar el reciclado de dichas emisiones, la Comisión debe presentar lo antes posible una propuesta de mecanismo de certificación de la eliminación de carbono para incentivar la adopción de tecnologías de eliminación de carbono y facilitadoras de la circularidad. Dicho mecanismo debe permitir la reducción o cancelación de la obligación de entregar derechos de emisión, siempre que estos se contabilicen, respecto de los gases de efecto invernadero capturados y utilizados para producir combustibles de carbono reciclado y combustibles líquidos y gaseosos renovables.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva
Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) La exclusión del RCDE UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ha dado lugar a situaciones en las que las instalaciones que queman una	***suprimido***

elevada proporción de biomasa han obtenido beneficios inesperados al recibir derechos de emisión gratuitos muy superiores a las emisiones reales. Por consiguiente, debe introducirse un valor umbral para la combustión de biomasa con calificación de cero por encima del cual las instalaciones quedan excluidas del RCDE UE. El valor umbral del 95 % se corresponde con el parámetro de incertidumbre establecido en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión[56].

[56] Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Considerando 54

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(54) La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de estimular la reducción rentable de las emisiones.	(54) La innovación y el desarrollo, ***así como los proyectos piloto, la demostración y la mejora*** de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de estimular la reducción rentable de las emisiones.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo y las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***dicha elusión***.	2. La Comisión supervisará ***y evaluará*** la aplicación del presente capítulo***,*** las posibles tendencias ***y los efectos negativos*** en lo que se refiere***, entre otras cosas, a la competitividad del sector marítimo de la Unión y*** a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva***, mediante informes que analicen las distorsiones del mercado y el deterioro de las condiciones de competencia equitativas del sector marítimo***. ***La Comisión tendrá en cuenta especialmente la situación de los puertos que corren el riesgo de competencia desleal con respecto a puertos no sujetos a la presente Directiva. Los informes deben basarse en parámetros predefinidos para que puedan ser comparables. La Comisión identificará los puertos que corren un alto riesgo de fuga de carbono y evaluará si dicho riesgo se ha materializado desde el último informe y en qué medida. Entre otras tendencias, la Comisión examinará los cambios en las escalas de transbordo efectuadas en puertos de la Unión, el número de viajes procedentes de puertos vecinos de la Unión y de escalas portuarias de buques de aporte, y los cambios generalizados en el tráfico portuario de los puertos de la Unión. La Comisión presentará estos informes al Parlamento Europeo sin demora indebida y con una frecuencia anual.*** Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***posibles efectos negativos***. ***En particular, la Comisión adoptará todas las medidas adecuadas,***

diplomáticas y legislativas, incluida la ampliación del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los puertos no sujetos todavía a esta, para evitar fugas de carbono a dichos puertos.».

Enmienda 23

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
«El 2 % de la cantidad total de derechos de emisión entre 2021 y 2030 se subastará para crear un fondo destinado a mejorar la eficiencia energética y modernizar los sistemas de energía de algunos Estados miembros (“Estados miembros beneficiarios”) según lo dispuesto en el artículo 10 quinquies (“Fondo de Modernización”). Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 60 % de la media de la Unión en 2013. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte A.	«El 2 % de la cantidad total de derechos de emisión entre 2021 y 2030 se subastará para crear un fondo destinado a mejorar la eficiencia energética***, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero*** y modernizar los sistemas de energía de algunos Estados miembros (“Estados miembros beneficiarios”) según lo dispuesto en el artículo 10 quinquies (“Fondo de Modernización”). Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 60 % de la media de la Unión en 2013. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte A.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 4 *bis* (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) en el apartado 1, se añade el párrafo siguiente:
	«La cantidad adicional de derechos de

	emisión a que se refiere el párrafo anterior puede utilizarse para financiar proyectos transfronterizos entre los Estados miembros beneficiarios y las regiones fronterizas adyacentes de bajo crecimiento.»;

Enmienda 25

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra d bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 5

Texto en vigor	*Enmienda*
	d bis) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
5. La Comisión controlará el funcionamiento del mercado europeo del carbono. Cada año presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del mercado del carbono y sobre otras políticas pertinentes en materia de clima y energía, incluidos el desarrollo de las subastas, la liquidez y los volúmenes negociados, y que resuma la información proporcionada por los Estados miembros sobre las medidas financieras a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6. En su caso, los Estados miembros garantizarán que toda información pertinente se someta a la Comisión al menos dos meses antes de que la Comisión apruebe el informe.	***«***5. La Comisión controlará el funcionamiento del mercado europeo del carbono. Cada año presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del mercado del carbono y sobre otras políticas pertinentes en materia de clima y energía, incluidos el desarrollo de las subastas, ***el papel y el impacto de los operadores no conformes, como los inversores financieros en el mercado,*** la liquidez y los volúmenes negociados, y que resuma la información proporcionada por los Estados miembros sobre las medidas financieras a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6. En su caso, los Estados miembros garantizarán que toda información pertinente se someta a la Comisión al menos dos meses antes de que la Comisión apruebe el informe.».

Enmienda 26

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso i
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 2 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En el caso de las instalaciones sujetas a la obligación de ***llevar a cabo una auditoría energética*** con arreglo al artículo 8***, apartado 4,*** de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo(*) [referencia al artículo que debe actualizarse con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de ***cinco*** años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita se reducirá ***en un 25 %***. La cantidad de ***derechos de emisión asignados de forma gratuita no se reducirá si un titular demuestra que ha aplicado otras medidas que conduzcan a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a las recomendadas en el*** informe ***de auditoría. Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia***.	En el caso de ***empresas o*** instalaciones ***municipales*** sujetas a la obligación de ***aplicar un sistema de gestión de la energía*** con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo(*) [referencia al artículo que debe actualizarse con la Directiva revisada], la asignación gratuita solo se concederá plenamente si ***la empresa o instalación está cubierta por el sistema de gestión de la energía. En caso de que un sistema de gestión de la energía sea obligatorio en virtud de la Directiva 2012/27/UE, la asignación gratuita solo se concederá plenamente*** si se aplican las recomendaciones del informe de auditoría, en la medida en que el tiempo de retorno energético de las inversiones pertinentes no exceda de ***seis*** años y que los costes de dichas inversiones sean proporcionados***, garantizando al mismo tiempo que las medidas den lugar a una mejora de la eficiencia energética de la entidad conforme***. En caso contrario, el importe de la asignación gratuita ***de la instalación*** se reducirá ***entre un 15 % y un 40 %, proporcionalmente a*** la cantidad de ***emisiones correspondiente a las recomendaciones del*** informe.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso i
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 2 ter

Texto de la Comisión	*Enmienda*
No se asignará ningún derecho de forma gratuita a las instalaciones de sectores o subsectores en la medida en que estén incluidas en otras medidas para hacer frente al riesgo de fuga de carbono, tal como establece el Reglamento (UE) .../...	No se asignará ningún derecho de forma gratuita a las instalaciones de sectores o subsectores en la medida en que estén incluidas en otras medidas para hacer frente al riesgo de fuga de carbono, tal como establece el Reglamento (UE) .../...

[referencia al MAFC](**). Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia	[referencia al MAFC](**) ***una vez que se haya evaluado y verificado positivamente la eficacia plena del MAFC para abordar el riesgo de fuga de carbono tanto en el mercado de la Unión como en los mercados de exportación***. Las medidas contempladas en el primer párrafo deberán adaptarse en consecuencia.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra a – inciso ii
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A fin de ofrecer nuevos incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán ***antes del período 2026-2030*** con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes.;	A fin de ofrecer nuevos incentivos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia energética, los parámetros de referencia previos determinados a escala de la Unión se revisarán ***tan pronto como sea posible y a más tardar... [doce meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación]*** con vistas a la posible modificación de las definiciones y los límites del sistema de los valores de referencia de los productos existentes***, y garantizando que la asignación gratuita para la fabricación de un producto sea independiente de la materia prima o del tipo de proceso de fabricación, siempre que los procesos de fabricación tengan la misma finalidad, tenga en cuenta el potencial de uso circular de los materiales, o evite que las instalaciones con procesos parcial o totalmente descarbonizados queden excluidas del sistema de valores de referencia o no puedan participar en él. Los valores de referencia ajustados se publicarán tan pronto como esté disponible la información necesaria, para que sean aplicables a partir de 2026.***

Enmienda 29

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
No obstante lo dispuesto en el párrafo ***anterior***, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de ***estos*** productos se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de ***estos*** productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100 % para el período comprendido entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y el final de ***2025, al 90 % en 2026, y se*** reducirá en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 % ***en el décimo año***.	No obstante lo dispuesto en el párrafo ***primero***, durante los primeros años de aplicación del Reglamento [MAFC], la producción de los productos ***enumerados en el anexo I de dicho Reglamento*** se beneficiará de la asignación gratuita en cantidades reducidas. Se aplicará un factor que reduzca la asignación gratuita de derechos de emisión para la producción de ***dichos*** productos (factor MAFC). El factor MAFC será igual al 100 % para el período comprendido entre ***[***la ***fecha de*** entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y el final de ***2027, estará supeditado a la aplicación de una fase operativa con arreglo al artículo 36, apartado 3, letra d), del Reglamento (UE) .../... [Reglamento MAFC], y se reducirá durante un período transitorio en 10 puntos porcentuales desde 2028 hasta 2030 y posteriormente*** en ***17,5*** puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 % ***al término de 2034***.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar a finales de 2029, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una evaluación de impacto detallada, con arreglo a la definición del Reglamento (UE).../... [Reglamento MAFC, artículo 30, apartado 2 bis (nuevo)], de la eficacia del

MAFC para hacer frente al riesgo de fuga de carbono en el mercado de la Unión. Si la evaluación demuestra que el MAFC no ofrece una protección suficiente frente a la fuga de carbono, el factor MAFC deberá adaptarse temporalmente hasta que se adopten medidas correctoras que garanticen una protección frente a la fuga de carbono equivalente a la del sistema de asignación gratuita al que sustituye. Cuando proceda, la Comisión acompañará dicha evaluación con una propuesta legislativa.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Para garantizar la igualdad de condiciones, el párrafo primero no se aplicará a la parte de la producción de la Unión destinada a la exportación a terceros países que carezcan de regímenes de comercio de derechos de emisión o disposiciones similares. Al final del período transitorio, tal como se define en el [Reglamento MAFC], la Comisión presentará una evaluación de impacto detallada de los efectos de los sectores del MAFC en las exportaciones de la Unión y en la cantidad de emisiones mundiales. Dicha evaluación irá acompañada de todas las medidas necesarias y, en su caso, de propuestas legislativas que igualen los costes del CO2 con diferentes sistemas de tarificación de los terceros países. Todas estas medidas y propuestas serán conformes con las normas de la OMC.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra c – inciso ii
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 2 – párrafo 3 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
iii) en el párrafo tercero, se ***añade la letra d) siguiente***:	iii) en el párrafo tercero, se ***añaden las letras siguientes***:
Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al 0,2 %, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.»,	Cuando la tasa de reducción anual sea superior al 2,5 % o inferior al 0,2 %, los valores de los parámetros de referencia para el período comprendido entre 2026 y 2030 serán los aplicables en el período comprendido entre 2013 y 2020 reducidos por la aplicación de la tasa pertinente de estos dos tipos porcentuales respecto de cada año entre 2008 y 2028.
	d bis) Al determinar los valores de los parámetros de referencia para los enfoques alternativos a que se refiere el párrafo segundo, la Comisión podrá considerar la posibilidad de establecer enfoques alternativos sectoriales, cuando proceda. Cuando no sea posible derivar parámetros de referencia previos para un sector o subsector concreto, pero se produzcan gases de efecto invernadero elegibles para la asignación gratuita de derechos de emisión, esos derechos de emisión se asignarán sobre la base de enfoques genéricos alternativos.»,

Enmienda 33

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro	365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro

modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.

modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). ***Las inversiones apoyadas por el Fondo serán plenamente coherentes con las políticas de la Unión en materia de clima y medio ambiente.*** Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión(*) y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación a que se refiere el párrafo primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) [FuelEU Maritime] se asignarán al Fondo de Innovación y se aplicarán de conformidad con el presente apartado.	Por otra parte, 50 millones de derechos de emisión sin asignar de la reserva de estabilidad del mercado complementarán los ingresos restantes de los 300 millones de derechos de emisión disponibles en el período comprendido entre 2013 y 2020 en virtud de la Decisión 2010/670/UE de la Comisión(*), y se emplearán de manera oportuna para el apoyo a la innovación ***y la implantación*** a que se refiere el párrafo primero. Además, los ingresos afectados externos a que se refiere el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) [FuelEU Maritime] se asignarán al Fondo de Innovación y se aplicarán de conformidad con el presente apartado. ***Una parte del Fondo de Innovación proporcional a los***

derechos de emisión derivados de la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo se utilizará para apoyar la innovación y la descarbonización del sector marítimo.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO2 en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras***; en emplazamientos geográficamente equilibrados***. El Fondo de Innovación también ***podrá dar apoyo*** a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo, ferroviario y por carretera. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de	El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en los anexos I y III, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos ***y procesos*** que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura***, el transporte*** y el almacenamiento geológico de CO2 ***(incluidas la bioenergía con captura y almacenamiento de dióxido de carbono y la captura directa de dióxido de carbono del aire y almacenamiento)*** en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras. El Fondo de Innovación también ***apoyará*** a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el sector marítimo ***y el sector de la aviación, incluidos proyectos que abordan el impacto climático total de la aviación,*** y para la producción de combustibles ***y tecnologías*** con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo, ferroviario y por carretera***, buscando al mismo tiempo sinergias con Horizonte Europa, en***

carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático.	***particular con las asociaciones europeas y, cuando proceda, con otros programas de la Unión***. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC]***, especialmente los sectores exportadores,*** para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono ***y sin emisiones de carbono***, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, ***transporte de CO2,*** energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático. ***El Fondo de Innovación también apoyará el despliegue y la mejora de tecnologías innovadoras, siempre que tengan un potencial significativo de reducción y contribuyan a la descarbonización de la economía y al ahorro de energía y recursos.***

Enmienda 36

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Serán elegibles proyectos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones revolucionarias ***o*** estar suficientemente maduras para su aplicación a escala ***precomercial***.	Serán elegibles proyectos en el territorio de todos los Estados miembros, incluidos proyectos de pequeña ***y mediana*** escala. Las tecnologías que reciban apoyo deberán ser innovadoras y aún no viables comercialmente a una escala similar sin apoyo, pero deberán representar soluciones revolucionarias ***o aún no aplicables comercialmente***, o estar suficientemente maduras ***desde el punto de vista tecnológico*** para su aplicación a escala ***comercial***.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los proyectos se seleccionarán sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía hipocarbónica en los sectores afectados. Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO2. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60 % de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40 % no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación pública y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos.	Los proyectos se seleccionarán ***mediante un procedimiento de selección transparente, de manera tecnológicamente neutra y*** sobre la base de criterios objetivos y transparentes, tomando en consideración, cuando proceda, la medida en que contribuyen a lograr las reducciones de las emisiones muy por debajo de los parámetros de referencia a que se refiere el apartado 2. Los proyectos deberán tener un potencial de aplicación generalizada o de reducir significativamente los costes de transición hacia una economía hipocarbónica en los sectores afectados. Los proyectos que impliquen captura y utilización de carbono deberán generar una reducción neta de las emisiones y garantizar la prevención o el almacenamiento permanente de CO2. En el caso de subvenciones concedidas mediante convocatorias de propuestas, podrá subvencionarse hasta el 60 % de los costes pertinentes de los proyectos, de los cuales hasta un 40 % no necesita depender de la prevención verificada de emisiones de gases de efecto invernadero, a condición de que se alcancen hitos predeterminados, teniendo en cuenta la tecnología utilizada. En el caso del apoyo prestado mediante licitación pública y en el caso de asistencia técnica, se podrá financiar hasta el 100 % de los costes pertinentes de los proyectos. ***La Comisión efectuará una evaluación de impacto de las opciones para la prestación de apoyo mediante licitación pública.***

Enmienda 38

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los proyectos financiados por el Fondo de Innovación deberán compartir conocimientos con otros proyectos pertinentes, así como con investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo. La Comisión definirá en las convocatorias de propuestas las condiciones para dicho intercambio de conocimientos.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Las convocatorias de propuestas serán abiertas y transparentes y establecerán claramente el tipo de tecnologías que pueden recibir apoyo. Al preparar las convocatorias de propuestas, la Comisión velará por que todos los sectores incluidos en el RCDE UE, entre ellos el sector marítimo, estén debidamente representados. La Comisión adoptará medidas para garantizar la comunicación de las convocatorias de propuestas del modo más amplio posible, en especial a las pymes.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 para completar la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de Innovación, incluidos el procedimiento y los criterios de selección, así como los sectores que cumplen las condiciones y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda.	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo que respecta a las normas de funcionamiento del Fondo de Innovación, incluidos el procedimiento y los criterios de selección***, y la participación de las pymes***, así como los sectores que cumplen las condiciones y los requisitos tecnológicos para recibir los diferentes tipos de ayuda. ***A fin de garantizar una transición justa y equitativa, los criterios de selección tomarán en consideración las salvaguardias ambientales y sociales, como herramienta para la integración progresiva del desarrollo sostenible por lo que respecta al cumplimiento de los objetivos de la Unión para 2030 en materia de energía y clima y el objetivo de neutralidad climática para 2050. En caso de apoyo mediante contratos por diferencia para el carbono, estos actos delegados facilitarán una licitación tecnológicamente neutra y competitiva en materia de precios.***

Enmienda 41

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 13
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quater – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) En el artículo 10 quater, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:	***suprimido***
Los Estados miembros exigirán a las instalaciones generadoras de electricidad y a los titulares de la red beneficiarios que antes del 28 de febrero de cada año informen sobre la ejecución de las	

inversiones seleccionadas, incluido el balance de asignaciones gratuitas y gastos en inversión efectuados y el tipo de inversiones subvencionadas. Los Estados miembros informarán sobre el particular a la Comisión, y la Comisión publicará dichos informes.;

Enmienda 42

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 13 *bis* (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quater bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	13 bis Después del artículo 10 quater, se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 10 quater bis
	Asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético
	Los derechos de emisión para la asignación gratuita transitoria para la modernización del sector energético que no hayan sido asignados a los operadores en los Estados miembros afectados a 31 de diciembre de 2023 se sumarán a la cantidad total de derechos de emisión recibida para subasta por el Estado miembro de que se trate de conformidad con el artículo 10, apartado 2, letra a). Los Estados miembros también podrán utilizar una parte o la totalidad de esos derechos de emisión con arreglo al artículo 10 quinquies para apoyar inversiones en el marco del Fondo de Modernización.».

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Se creará un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética para el período 2021-2030 (el «Fondo de Modernización»). El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen.	Se creará un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, ***planificados con la contribución de las partes interesadas, cuando proceda, y de los interlocutores sociales, que garanticen una transición justa de los trabajadores, también en las regiones, los municipios y las comunidades locales,*** para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética ***y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero*** para el período 2021-2030 (el «Fondo de Modernización»). El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. No se subvencionarán con cargo al Fondo de Modernización las instalaciones de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles.»;	Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. ***Las inversiones apoyadas por el Fondo de Modernización serán plenamente coherentes con las políticas de la Unión en materia de clima y medio ambiente.*** No se subvencionarán con cargo al Fondo de

	Modernización las instalaciones de generación de electricidad que utilicen combustibles fósiles.»;
_____	_____
(*) Documento COM(2019) 640 ***final***.	(*) Documento COM(2019)0640.
(**) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).	(**) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Enmienda 45

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Al menos el ***80*** % de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:	2. Al menos el ***90*** % de los recursos financieros del Fondo de Modernización se utilizará para apoyar inversiones en:

Enmienda 46

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables;	a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables ***y de baja emisión de carbono***;

Enmienda 47

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b

Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) la mejora de la eficiencia energética por el lado de la demanda, también en los sectores del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;	c) la mejora de la eficiencia energética por el lado de la demanda ***y de la oferta***, también en los sectores del transporte, los edificios, la agricultura y los residuos;

Enmienda 48

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción; y	e) el apoyo a los hogares de rentas bajas ***y medias***, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética, modernizar sus sistemas de calefacción ***y hacer el ecosistema edilicio más sostenible***; y

Enmienda 49

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 – párrafo 1 *bis* (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	No obstante lo dispuesto en la letra c), las empresas navieras podrán entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo o de la navegación en condiciones de hielo, o ambas, de un buque, de conformidad con el anexo V bis.

Enmienda 50

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Cuando se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.

Enmienda 51

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 ter – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y utilizados para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.	La obligación de entregar derechos de emisión no se derivará respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se consideren capturados y ***después almacenados o*** utilizados para estar químicamente fijados de forma permanente a un producto, de manera que no entren en la atmósfera en condiciones normales de uso.

Enmienda 52

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
«Artículo 29 ter

Texto de la Comisión	*Enmienda*

19 bis Se inserta el artículo 29 ter siguiente:

«Artículo 29 ter

1. El acceso al mercado del RCDE UE se limitará a las entidades que sean operadores de instalaciones, de aviación y marítimos con obligaciones de cumplimiento en virtud del RCDE UE.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los intermediarios financieros que adquieran derechos de emisión por cuenta de la instalación y no por cuenta propia tendrán acceso al mercado del RCDE UE.

3. La Comisión evaluará si el artículo 6, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 1031/2010[1 bis] es compatible con las disposiciones del presente artículo y, en caso necesario, presentará una propuesta legislativa para modificar dicho Reglamento.».

[1 bis] Reglamento (UE) n.º 1031/2010 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2010, sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad(DO L 302 de 18.11.2010, p. 1).

Enmienda 53

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. No están incluidas en el ámbito de	1. No están incluidas en el ámbito de

la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y procesos ***y las instalaciones en las que las emisiones procedentes de la combustión de biomasa que cumplan los criterios establecidos en el artículo 14 contribuyan a más del 95 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero***.	la presente Directiva las instalaciones o partes de las instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y procesos.

Enmienda 54

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra c – inciso v – parte introductoria
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – apartado 1 – fila 24 – columna 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
v) La vigésimo cuarta fila se sustituye por el texto siguiente:	v) La vigésimo cuarta fila se sustituye por el texto siguiente:
Producción de hidrógeno (H2) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a ***25*** toneladas por día	Producción de hidrógeno (H2) y gas de síntesis con una capacidad de producción superior a ***10*** toneladas por día

Enmienda 55

Propuesta de Directiva
Anexo – punto 4 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Anexo V bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	«4 bis Se añade el texto siguiente:
	ANEXO V bis
	Opción de entrega de una cantidad reajustada de derechos de emisión para buques de clase de hielo
	La cantidad reajustada de derechos de emisión que se debe entregar para los buques de clase de hielo se corresponderá con la cantidad reajustada de emisiones calculada sobre la base de la fórmula

indicada en el presente anexo. La cantidad reajustada de emisiones se determinará teniendo en cuenta las características técnicas que incrementan las emisiones de los buques que pertenecen a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente durante la navegación en todo momento, y el incremento adicional de las emisiones debido a la navegación en condiciones de hielo.

La cantidad reajustada de derechos de emisión que se debe entregar anualmente es la cantidad reajustada de emisiones anuales CO2R.

Las emisiones totales anuales de CO2 T dentro del ámbito del RCDE UE se calcularán sobre la base de las notificaciones al sistema SNV, como sigue:

$$CO_{2\,T} = CO_{2\,T\ voayges\ between\ MS} + CO_{2\,B} + 0.5 \cdot \left(CO_{2\ voyages\ from\ MS} + CO_{2\ voyages\ to\ MS}\right),$$

(1) donde CO2 T viajes entre EM son las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, CO2 B las emisiones producidas en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado en el muelle, CO2eq viajes desde EM las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes que partan de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y CO2 viajes a EM las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

De forma similar, las emisiones totales anuales de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo dentro del ámbito de la Directiva propuesta sobre el comercio de emisiones del transporte marítimo CO2eI se calcularán sobre la base de las notificaciones al sistema SNV, como sigue:

$$CO_{2e\ I} = CO_{2eq\ I\ voayges\ between\ MS} + 0.5 \cdot (CO_{2eq\ I\ voyages\ from\ MS} + CO_{2eq\ I\ voyages\ to\ M}$$

,

(2) CO2eq I viajes entre EM son las emisiones agregadas de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; CO2eq I viajes desde EM, las emisiones de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo de todos los viajes que partan de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; y CO2eq I viajes a EM, las emisiones de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La distancia total anual recorrida en el ámbito de la Directiva propuesta sobre el comercio de emisiones del transporte marítimo se calculará como sigue:

$$D_T = D_{T\ voayges\ between\ MS} + 0.5 \cdot (D_{T\ voyages\ from\ MS} + D_{T\ voyages\ to\ MS}),$$

(3) DT viajes entre EM es la distancia agregada de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; DT viajes desde EM, la distancia agregada de todos los viajes que partan de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; y DT viajes a EM, la distancia agregada de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La distancia agregada al navegar en condiciones de hielo en el ámbito de la Directiva propuesta sobre el comercio de emisiones del transporte marítimo se calculará como sigue:

$$D_I = D_{I\ voayges\ between\ MS} + 0.5 \cdot (D_{I\ voyages\ from\ MS} + D_{I\ voyages\ to\ MS}),$$

(4) DT viajes entre EM es la distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; DT viajes desde EM, la distancia agregada

navegada en condiciones de hielo de todos los viajes que partan de puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro; y DT viajes a EM, la distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

La cantidad reajustada de emisiones anuales CO2eq R se calculará como sigue:

$$CO_{2\,R} = CO_{2\,T} - CO_{2\,TF} - CO_{2\,NI},$$

(5) donde CO2 TF es el incremento de las emisiones anuales debido a las características técnicas de los buques pertenecientes a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente, y CO2 NI es el incremento en las emisiones anuales de un buque de clase de hielo debido a la navegación en condiciones de hielo.

El incremento en las emisiones anuales debido a las características técnicas de los buques que pertenecen a la clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o a una clase de hielo equivalente CO2 TF se calculará como sigue:

$$CO_{2\ TF} = 0.05 \times (CO_{2\,T} - CO_{2\,B} - CO_{2\,NI}).$$

(6) El incremento en las emisiones anuales debido a la navegación en condiciones de hielo se calcula de la manera siguiente:

$$CO_{2\,NI} = CO_{2\,I} - CO_{2\,RI}$$

(7) las emisiones anuales reajustadas para la navegación en condiciones de hielo CO2 RI son:

$$CO_{2\,RI} = D_I \times \left(\frac{CO_{2eq}}{D}\right)_{open\ water}$$

(8) donde $\left(\frac{CO_{2eq}}{D}\right)_{OW}$ ***son las emisiones de los viajes para la distancia recorrida en aguas abiertas. Esto último se calcula del siguiente modo:***

$$\left(\frac{CO_2}{D}\right)_{OW} = \frac{CO_{2\,T} - CO_{2\,B} - CO_{2\,I}}{D_T - D_I}.$$

(9) Lista de símbolos:

$CO_{2\,T}$ emisiones anuales totales dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

$CO\ 2T_{viajes\ entre\ EM}$ emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro,

$CO_{2\,B}$ las emisiones de CO2 generadas en el interior de puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado,

$CO_{2eq\ viajes\ desde\ EM}$ las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes con salida desde puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro,

$CO_{viajes\ a\ EM}$ emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes a puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro

D_T distancia total anual recorrida dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

$D_{T\ viajes\ entre\ EM}$ distancia agregada de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro

$D_{T\ viajes\ desde\ EM}$ distancia agregada de todos los viajes de salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro

$D_{T\ viajes\ a\ EM}$ distancia agregada de todos los viajes a puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro

D_I distancia agregada recorrida al navegar en condiciones de hielo dentro del ámbito geográfico del RCDE UE

$D_{T\ viajes\ entre\ EM}$ distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro

$D_{T\ viajes\ desde\ EM}$ distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes de salida desde puertos bajo la

jurisdicción de un Estado miembro

$D_{T\ viajes\ a\ EM}$ *distancia agregada navegada en condiciones de hielo de todos los viajes a puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro*

$CO_{2\ I}$ *emisiones anuales de un buque de clase de hielo al navegar en condiciones de hielo*

$CO_{2\ NI}$ *incremento en las emisiones anuales de un buque de clase de hielo debido a la navegación en condiciones de hielo*

$CO_{2\ R}$ *emisiones anuales reajustadas*

$CO_{2\ RI}$ *emisiones anuales reajustadas para la navegación en condiciones de hielo*

$CO_{2\ TF}$ *emisiones anuales debidas a las características técnicas de un buque de clase de hielo finlandesa-sueca IA o IA Super o clase de hielo equivalente, de media, en comparación con los buques diseñados para navegar únicamente en aguas abiertas*

$\left(\frac{CO_{2eq}}{dist}\right)_{OW}$ *promedio anual de emisiones para la distancia recorrida únicamente en aguas abiertas*

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Modificación de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
Referencias	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 13.9.2021
Comisiones asociadas - fecha del anuncio en el Pleno	11.11.2021
Ponente de opinión Fecha de designación	Mauri Pekkarinen 7.10.2021
Examen en comisión	26.1.2022
Fecha de aprobación	20.4.2022
Resultado de la votación final	+: 50 –: 24 0: 2
Miembros presentes en la votación final	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyraki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Suplentes presentes en la votación final	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

50	+
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

24	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

2	0
S&D	Ivo Hristov, Tsvetelina Penkova

Explicación de los signos utilizados:
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones

28.3.2022

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Ponente de opinión: Antoni Comín i Oliveres

BREVE JUSTIFICACIÓN

El régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) aplica el principio de «quien contamina, paga». Sería lógico y justo que lo pagado por obtener el derecho a contaminar se dedicara a indemnizar a las principales víctimas de la contaminación, es decir, los países y las personas que sufren las peores consecuencias del cambio climático y que, además, apenas disponen de recursos para adaptarse a ellas. Y ello es aún más justo si se tiene en cuenta que la contribución de estos países al cambio climático es muy reducida o, incluso, insignificante.

La Directiva RCDE incluye acertadamente varias vías para encauzar los ingresos a la acción por el clima en países que no pertenecen a la Unión. Los Estados miembros tienen esta opción, pero también pueden guardarse los ingresos que reciben a través de sus subastas de derechos de emisión para usarlos internamente. No existe la obligación de utilizar ni un solo euro fuera de la Unión. Por desgracia, los Estados miembros no destinan más que el 3 % de los ingresos bajo su control a apoyar la acción por el clima en terceros países.

Las necesidades de adaptación al cambio climático siguen creciendo ante el progreso del cambio climático y la incapacidad, ya no de reducir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, sino siquiera de poner fin a su constante aumento. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) estimó en 2016 que el coste de cubrir las necesidades de adaptación de los países en desarrollo se situaría entre 140 000 y 300 000 millones USD anuales en 2030, y ahora considera que el extremo superior de esta horquilla es el más realista[1]. Cabe comparar esta cifra con la financiación que los países desarrollados aportan en la actualidad para la lucha contra el cambio climático de los países en desarrollo: menos de 100 000 millones USD al año, de los cuales solo el 5 % tiene como objetivo principal la adaptación y otro 15 % lo tiene como objetivo significativo[2].

[1] https://www.unep.org/resources/adaptation-gap-report-2021, p 29.
[2] Ídem, p. 33.

Los países desarrollados están incumpliendo manifiestamente su compromiso, adquirido por primera vez en 2009[3], de aportar una financiación «nueva y adicional, previsible y adecuada» para la acción por el clima en los países en desarrollo, que debería haber alcanzado los 100 000 millones USD en 2020, pero que ni siquiera está previsto que alcance ese nivel en 2022. El incremento de la minúscula financiación para la adaptación que se ofrece actualmente es muy necesario y los ingresos del RCDE deben dedicarse a este fin.

La Unión y sus Estados miembros deben asumir conjuntamente la responsabilidad de canalizar los ingresos del RCDE a la financiación de la adaptación de los países pobres con grandes necesidades. Por lo tanto, conviene adoptar un enfoque doble, abriendo un capítulo exterior en el Fondo de Modernización y obligando a los Estados miembros a destinar a este fin ingresos procedentes de sus subastas de derechos de emisión. Reservar el 2,5 % de los ingresos totales del RCDE al capítulo exterior y el 5 % de los ingresos que perciben los Estados miembros es una medida muy modesta, pero representa un paso importante al que resulta difícil oponerse.

Los Estados miembros pueden ir más allá y se les debe animar a que lo hagan. Además, deben mantenerse y ampliarse las opciones que la Directiva RCDE les ofrece actualmente de apoyar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en terceros países. Así, debería añadirse la opción de apoyar la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 7, relativo al acceso a la energía para todos.

Los países que se propone que puedan optar a la ayuda del capítulo exterior del Fondo de Modernización a efectos del cumplimiento del requisito del 5 % por parte de los Estados miembros son los países que figuran en las listas del Banco Mundial de países de ingreso bajo y de países de ingreso mediano bajo. Los cuarenta y seis países clasificados por las Naciones Unidas como países menos adelantados están incluidos en una de esas dos categorías. De los pequeños Estados insulares en desarrollo que de hecho no están bajo dominio de un país desarrollado, dos se consideran de ingreso bajo y catorce de ingreso mediano bajo.

ENMIENDAS

La Comisión de Desarrollo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) Los efectos adversos del cambio climático repercuten en el respeto de los derechos humanos, como el

[3] En particular, en el Acuerdo de Copenhague, apartado 8.

derecho a la alimentación, al agua, al saneamiento, a la salud, a una vivienda digna y a la vida. El Acuerdo de París estableció como tercer pilar de la acción por el clima las pérdidas y daños y las pérdidas que afectan de manera desproporcionada a las personas que viven en condiciones de vulnerabilidad, los pueblos indígenas, las mujeres, los niños y las personas con discapacidad. Los países de ingreso bajo, de ingreso mediano bajo y menos adelantados son los más vulnerables a los efectos del cambio climático. Aunque su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera es muy pequeña o incluso insignificante, estos países tienden a estar más expuestos a los efectos del cambio climático, especialmente teniendo en cuenta el estado de sus infraestructuras y las condiciones de vida de sus ciudadanos. Estos países se encuentran ahora en una situación catastrófica debido a la combinación de la incapacidad mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, que incrementa aún más sus necesidades y costes de adaptación, y la crisis de las finanzas públicas causada por la pandemia de COVID-19 y la correspondiente «pandemia de deuda».

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 17 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 ter Se requieren importantes recursos económicos para aplicar el Acuerdo de París, y la Unión mantiene su compromiso de contribuir al objetivo de los países desarrollados de movilizar conjuntamente 100 000 000 000 USD anuales procedentes de diversas fuentes a partir de 2020 con el fin de ayudar a los

países en desarrollo. La decisión de la CP 24 de adoptar un objetivo más ambicioso a partir de 2025, que irá más allá del compromiso actual, constituye un paso en la buena dirección, pero los compromisos actuales de los países desarrollados siguen siendo muy insuficientes para alcanzar el objetivo colectivo, por lo que la consiguiente carencia debe subsanarse. La Unión y sus Estados miembros deben redoblar sus esfuerzos para movilizar financiación internacional para la lucha contra el cambio climático en los países en desarrollo y elaborar una hoja de ruta internacional que defina la parte del compromiso financiero de 100 000 000 000 USD que corresponde equitativamente a cada país desarrollado y los mecanismos que garanticen que se cumplan los compromisos. A partir de 2025, las economías emergentes deben contribuir al futuro incremento de la financiación internacional de la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 17 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 ter La Comisión debe asistir a los países en desarrollo e incrementar el apoyo que les presta, también a través del RCDE UE, con el fin de reforzar su capacidad de adaptación y su resiliencia al cambio climático. El compromiso colectivo de la Unión de apoyar la acción por el clima en los países en desarrollo aumentaría la influencia de la Unión en las negociaciones de la CMNUCC, mientras que su contribución a través del Fondo Verde para el Clima alentaría también a otros países a contribuir a dicho Fondo con un porcentaje de sus propios sistemas de tarificación del carbono. La Comisión debe presentar un

	informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se examinen las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo mediante la evaluación de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores correspondientes a los cubiertos por el RCDE UE y el MAFC.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 17 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 quinquies La Unión y sus Estados miembros son los mayores proveedores de financiación pública para la lucha contra el cambio climático. La financiación de la acción por el clima es esencial, ya que muchos países en desarrollo tienen contribuciones determinadas a nivel nacional de naturaleza condicional, cuyo cumplimiento depende de la ayuda financiera. La Comisión debe ayudar a los países en desarrollo a descarbonizar sus industrias, en particular en los sectores correspondientes a los cubiertos por el RCDE UE y el MAFC, con el fin de facilitar que logren sus objetivos de reducción de las emisiones en el conjunto de la economía, de forma acorde con el Acuerdo de París. Debe concederse especial prioridad a las necesidades de los países menos adelantados a través de la utilización de los derechos de emisión del RCDE UE para financiar la lucha contra el cambio climático, en particular la adaptación a los efectos del cambio climático.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE

Artículo 3 – apartado 1 – letra z bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	z bis) "daños": daños reversibles mediante iniciativas de reducción del riesgo, reparación o restauración;

Justificación

Definición de la CMNUCC.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra z ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	z ter) "pérdidas": las pérdidas irreversibles, en el sentido de que no pueden restaurarse o repararse;

Justificación

Definición de la CMNUCC.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – párrafo 1 – letra z quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	z quater) «país de ingreso bajo»: un país clasificado como tal por el Banco Mundial;

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra z quinquies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	z quinquies) «país de ingreso mediano bajo»: un país clasificado como tal por el Banco Mundial;

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo - 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo -3 bis
	La Comisión Europea, junto con el Comité Ejecutivo del Mecanismo Internacional de Varsovia para las Pérdidas y los Daños y otras organizaciones internacionales, evaluará las posibles medidas de compensación que la Unión en su conjunto podría ejecutar en favor de los países vulnerables y en desarrollo, e informará de dicha evaluación al Parlamento Europeo antes de terminar 2022.»;

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los ingresos procedentes del RCDE UE

deben dedicarse a la acción por el clima y una parte sustancial del incremento de dichos ingresos debe destinarse a la contribución colectiva de la Unión a la financiación internacional de la lucha contra el cambio climático, dando prioridad a la adaptación al cambio climático.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 - párrafo 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Otro % de la cantidad total de derechos de emisión entre ... [año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación] y 2030 se subastará en favor del Fondo de Modernización y se reservará para proporcionar, a través del capítulo exterior a que se refiere el artículo 10 quinquies, apartado 1, párrafo primero, financiación para la lucha contra el cambio climático a terceros países, en particular países menos adelantados y pequeños Estados insulares en desarrollo, así como países de ingreso mediano bajo, a fin de afrontar las pérdidas y daños relacionados con los impactos del cambio climático. La Comisión de Inversiones decidirá el uso de los fondos correspondientes a esa cantidad de derechos de emisión, de conformidad con el artículo 10 quinquies.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra j

Texto en vigor	*Enmienda*
	c bis) en el apartado 3, párrafo primero, la letra j) se sustituye por el texto siguiente:
j) para financiar acciones en materia de clima en ***terceros*** países ***vulnerables***, incluida la adaptación a los impactos del cambio climático;	j) para financiar acciones en materia de clima ***y resiliencia*** en países ***de ingreso bajo y países de ingreso mediano bajo***, incluida la adaptación a los impactos del cambio climático;

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra j bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c ter) en el apartado 3, párrafo primero, se inserta la letra siguiente:
	«j bis) para apoyar la elaboración, aplicación y actualización de los programas nacionales de adaptación de los países menos adelantados, así como de los planes nacionales de adaptación y mitigación de los países de ingreso bajo y países de ingreso mediano bajo;»;

Justificación

Los países menos adelantados elaboran los programas nacionales de adaptación y el Fondo para los Países Menos Adelantados apoya su ejecución. También debería ser posible apoyar la elaboración y aplicación de otros planes de adaptación, así como de planes de mitigación, de países pertenecientes a la categoría más amplia de países de ingreso bajo y de ingreso mediano bajo.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra k

Texto en vigor	*Enmienda*
	c quater) en el apartado 3, párrafo primero, la letra k) se sustituye por el texto siguiente:
k) para promover la formación y reubicación de la mano de obra a fin de contribuir a una transición equitativa a una economía hipocarbónica, en particular en las regiones más ***afectadas*** por la reconversión laboral, en estrecha coordinación con los interlocutores sociales.	k) para promover la formación y reubicación de la mano de obra a fin de contribuir a una transición equitativa a una economía hipocarbónica, en particular en las regiones ***de la Unión y en los terceros países clasificados como países de ingreso bajo y países de ingreso mediano bajo*** más afectados por la reconversión laboral, en estrecha coordinación con los interlocutores sociales.»;

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c quinquies (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c quinquies) en el apartado 3, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo primero:
	«Al menos el 5 % de los ingresos a que se refiere el párrafo primero se destinará a apoyar la adaptación al cambio climático en los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo cuyas necesidades, debido a su dimensión o urgencia, sean especialmente importantes y no puedan ser atendidas adecuadamente por dichos países por falta de recursos suficientes.»;

Justificación

Las opciones para apoyar la acción por el clima en terceros países ocupan un lugar destacado en la lista del Reglamento RCDE de lo que los Estados miembros pueden hacer con el dinero que obtienen de la subasta de derechos de emisión. Por desgracia, solo dedican el 3 % de los fondos a este tipo de apoyo. Para garantizar que se incremente este porcentaje, es necesario imponer un porcentaje mínimo. El 5 % sigue siendo una cifra modesta y debería

destinarse a la adaptación que se necesite con urgencia para limitar las pérdidas humanas y materiales causadas por los efectos cada vez mayores del cambio climático, incluidos huracanes, inundaciones, sequías, desertificación, aumento del nivel del mar y salinización.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Se creará un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética para el período 2021-2030 (el «Fondo de Modernización»). El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen.	Se creará un fondo de apoyo a las inversiones propuestas por los Estados miembros beneficiarios, incluida la financiación de proyectos de inversión a pequeña escala, para modernizar los sistemas energéticos y mejorar la eficiencia energética para el período 2021-2030 (el «Fondo de Modernización»). ***El Fondo de Modernización incluirá un capítulo para prestar apoyo a los Estados miembros enumerados en el anexo II ter («capítulo interior») y de un capítulo para prestar apoyo a los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo («capítulo exterior»). Los Estados miembros beneficiarios presentarán propuestas para la utilización de los fondos del capítulo interior. La Comisión presentará las propuestas de utilización de los fondos del capítulo exterior, que se coordinará con la prestación de otras ayudas de la Unión para la acción por el clima en los países pertinentes.*** El Fondo de Modernización se financiará con la subasta de derechos de emisión, tal como se establece en el artículo 10, para los Estados miembros beneficiarios que en él se establecen ***y para los terceros países clasificados como países de ingreso bajo o países de ingreso mediano bajo***.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) el almacenamiento de energía y la modernización de las redes de energía, las tuberías de calefacción urbana, las redes de transmisión de la electricidad ***y*** el aumento de las interconexiones entre los Estados miembros;	d) el almacenamiento de energía y la modernización de las redes de energía, las tuberías de calefacción urbana, las redes de transmisión de la electricidad***,*** el aumento de las interconexiones entre los Estados miembros ***y, en los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo, la ampliación del acceso a energía renovable asequible***;

Enmienda 18

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) la reducción o la eliminación de las emisiones procedentes de la producción de bienes y la prestación de servicios en los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo, incluidas las inversiones en infraestructuras con un enfoque climático inteligente y en cadenas de valor ecológicas de alcance local, regional o mundial;

Enmienda 19

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) el apoyo a los hogares de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción; y	e) el apoyo a los hogares ***pobres y*** de rentas bajas, también en zonas rurales y alejadas, ***que contribuya a la consecución del Objeto de Desarrollo Sostenible 7,*** para hacer frente a la pobreza energética y modernizar sus sistemas de calefacción; y

Enmienda 20

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con los interlocutores sociales.».	f) una transición justa en las regiones dependientes del carbono en los Estados miembros beneficiarios ***y en los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo***, a fin de apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, la educación, las iniciativas de búsqueda de empleo y las empresas emergentes, en diálogo con los interlocutores sociales.».

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 3

Texto en vigor	*Enmienda*
	b bis) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
3. El Fondo de Modernización funcionará bajo la responsabilidad de los Estados miembros beneficiarios. El BEI velará por que los derechos de emisión se subasten de conformidad con los principios	3. El Fondo de Modernización funcionará***, en lo que respecta a la gestión de los fondos reservados al capítulo interior,*** bajo la responsabilidad de los Estados miembros beneficiarios. ***En el***

y mecanismos establecidos en el artículo 10, apartado 4, y se encargará de la gestión de los ingresos. El BEI abonará los ingresos a los Estados miembros previa decisión de desembolso de la Comisión, siempre que este desembolso a efectos de inversión esté en consonancia con el apartado 2 del presente artículo o, si se trata de inversiones que no pertenecen a los ámbitos enumerados en dicho apartado, esté en consonancia con las recomendaciones de la Comisión de Inversiones. La Comisión Europea adoptará su decisión en tiempo oportuno. Los ingresos se distribuirán entre los Estados miembros en función del porcentaje establecido en el anexo II ter, de conformidad con los apartados 6 a 12 del presente artículo.	***caso de los fondos reservados al capítulo exterior, el Fondo de Modernización funcionará bajo la responsabilidad de la Comisión.*** El BEI velará por que los derechos de emisión se subasten de conformidad con los principios y mecanismos establecidos en el artículo 10, apartado 4, y se encargará de la gestión de los ingresos. El BEI abonará los ingresos a los Estados miembros ***y a los países de ingreso bajo y los países de ingreso mediano bajo*** previa decisión de desembolso de la Comisión, siempre que este desembolso a efectos de inversión esté en consonancia con el apartado 2 del presente artículo o, si se trata de inversiones que no pertenecen a los ámbitos enumerados en dicho apartado, esté en consonancia con las recomendaciones de la Comisión de Inversiones. La Comisión Europea adoptará su decisión en tiempo oportuno. Los ingresos ***del capítulo interior*** se distribuirán entre los Estados miembros en función del porcentaje establecido en el anexo II ter, de conformidad con los apartados 6 a 12 del presente artículo. ***Las decisiones por las que se destinen fondos del capítulo exterior a países de ingreso bajo y países de ingreso mediano bajo se basarán en una evaluación de la magnitud de los efectos adversos del cambio climático a los que están expuestos los distintos países de esas categorías, de los costes de atender sus necesidades de adaptación más urgentes y de los recursos ya disponibles para tal fin.***

Enmienda 22

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 5 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b ter) En el apartado 5, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo primero:
	«Cuando se traten cuestiones relativas al capítulo exterior, la Comisión de Inversiones estará compuesta por un representante de cada Estado miembro, la Comisión y el BEI.»;

Enmienda 23

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b quater (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 6 – párrafo 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	b quater) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
Antes de que un Estado miembro beneficiario decida financiar una inversión con cargo a su porcentaje en el Fondo de modernización, presentará el proyecto de inversión a la Comisión de Inversiones y al BEI. Cuando el BEI confirme que la inversión entra en los ámbitos mencionados en el apartado 2, el Estado miembro podrá proceder a financiar el proyecto con cargo a su porcentaje.	«Antes de que un Estado miembro beneficiario decida financiar una inversión con cargo a su porcentaje en el Fondo de modernización, presentará el proyecto de inversión a la Comisión de Inversiones y al BEI. ***Antes de que la Comisión decida financiar una inversión en un tercer país elegible, presentará el proyecto de inversión a la Comisión de Inversiones y al BEI, acompañado de una evaluación ex ante exhaustiva de las repercusiones medioambientales, financieras y sociales de dicho proyecto de inversión. Al elaborar dicha evaluación, la Comisión consultará al Gobierno del tercer país de que se trate y a las organizaciones locales de la sociedad civil que representen a las partes interesadas y a los intereses públicos afectados por el proyecto.*** Cuando el BEI confirme que la inversión ***en un Estado miembro*** entra en los ámbitos mencionados en el apartado 2, el Estado miembro podrá proceder a financiar el proyecto con cargo a su porcentaje. ***La***

Comisión podrá proceder a financiar proyectos en terceros países elegibles después de que haya presentado dichos proyectos a la Comisión de Inversiones y al BEI.»;

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 30 undecies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	21 bis Se inserta el artículo siguiente:
	«Artículo 30 undecies
	Informe sobre las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo
	A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre las necesidades de descarbonización de los países en desarrollo. Ese informe incluirá:
	a) una evaluación por país de las emisiones de gases de efecto invernadero de los países en desarrollo;
	b) la indicación de las principales fuentes de emisiones de cada país, en la que se muestre, cuando sea posible, la proporción de emisiones atribuible a sectores incluidos y no incluidos en el RCDE;
	c) la indicación de las posibles vías de descarbonización para cada país;
	d) las contribuciones de cada país determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.».

Justificación

Es necesario crear una lista de países en desarrollo que optan a recibir la financiación del Fondo Mundial de la Unión para la Descarbonización.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Modificación de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
Referencias	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	Comisión de Desarrollo 11.11.2021
Ponente de opinión Fecha de designación	Antoni Comín i Oliveres 14.12.2021
Fecha de aprobación	22.3.2022
Resultado de la votación final	+: 14 –: 11 0: 1
Miembros presentes en la votación final	Barry Andrews, Eric Andrieu, Anna-Michelle Asimakopoulou, Hildegard Bentele, Dominique Bilde, Udo Bullmann, Catherine Chabaud, Antoni Comín i Oliveres, Ryszard Czarnecki, Gianna Gancia, Charles Goerens, Mónica Silvana González, Pierrette Herzberger-Fofana, György Hölvényi, Rasa Juknevičienė, Beata Kempa, Karsten Lucke, Pierfrancesco Majorino, Erik Marquardt, Christian Sagartz, Tomas Tobé, Miguel Urbán Crespo, Chrysoula Zacharopoulou, Bernhard Zimniok
Suplentes presentes en la votación final	Manon Aubry, Alessandra Basso, Stéphane Bijoux, Benoît Biteau, Rosa Estaràs Ferragut, Frances Fitzgerald, Malte Gallée, Jean-Paul Garraud, Valentino Grant, Evin Incir, Ewa Kopacz, Ádám Kósa, Juan Fernando López Aguilar, Iskra Mihaylova, Nadine Morano, Marlene Mortler, Maria Noichl, Jan-Christoph Oetjen, María Soraya Rodríguez Ramos, Caroline Roose, Patrizia Toia, Valdemar Tomaševski, Sabine Verheyen, Jan Zahradil, Carlos Zorrinho

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

14	+
NI	Antoni Comín i Oliveres
Renew	Barry Andrews, Catherine Chabaud, Charles Goerens, Chrysoula Zacharopoulou
S&D	Eric Andrieu, Udo Bullmann, Mónica Silvana González, Karsten Lucke, Pierfrancesco Majorino
The Left	Miguel Urbán Crespo
Verts/ALE	Benoît Biteau, Pierette Herzberger-Fofana, Erik Marquardt

11	-
ECR	Ryszard Czarnecki, Beata Kempa
ID	Gianna Gancia, Bernhard Zimniok
PPE	Anna-Michelle Asimakopoulou, Hildegard Bentele, György Hölvényi, Rasa Juknevičienė, Marlene Mortler, Christian Sagartz, Tomas Tobé

1	0
ID	Dominique Bilde

Explicación de los signos utilizados:
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones20.4.2022
03.5.2022

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Ponente de opinión: Andrey Novakov

BREVE JUSTIFICACIÓN

Principales elementos de la propuesta de revisión de la Directiva RCDE UE

La revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (en lo sucesivo, «RCDE UE») forma parte integral del paquete de medidas «Objetivo 55». El sistema es un instrumento de mercado europeo para hacer frente al cambio climático, que asigna un precio al CO2 y a otros gases de efecto invernadero. La propuesta de la Comisión prevé un objetivo incrementado para la reducción de las emisiones, del 43 al 61 % por debajo de los niveles de 2005 de aquí a 2030, la inclusión de las emisiones procedentes del transporte marítimo y la eliminación progresiva de los derechos de emisión gratuitos para el sector de la aviación. Asimismo, la Comisión propone la puesta en marcha de un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios.
En principio, el ponente acepta la necesidad de revisar la Directiva RCDE UE como un instrumento de mercado que contribuya a cumplir los objetivos climáticos de la Unión para 2030. No obstante, expresa sus reservas por la ausencia de una evaluación de impacto económico sinérgica que comprenda todo el Paquete, en lugar de las evaluaciones de impacto más bien fragmentadas realizadas hasta la fecha, que no alcanzan a ofrecer una perspectiva integral. Asimismo, el ponente reitera su preocupación por la enorme brecha de inversiones detectada por la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta. Con miras a apoyar la transición ecológica, el ponente se muestra a favor de ampliar el uso de los ingresos procedentes del RCDE para respaldar proyectos de descarbonización, mediante un incremento de la cuantía del Fondo de Innovación y del Fondo de Modernización, que dará un impulso muy necesario a los combustibles de transición y a las tecnologías innovadoras en el sector del transporte.

Inclusión del sector marítimo en el actual RCDE UE

La ampliación propuesta al sector marítimo prevé cubrir el 100 % de las emisiones de CO2 procedentes de los viajes dentro de la Unión, esto es, las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes con origen y llegada en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y las emisiones de los buques durante su atraque en puertos de la Unión, y el 50 % de las emisiones procedentes de los viajes fuera de la Unión, esto es, las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes de entrada a la Unión con origen en un puerto de fuera de la Unión y llegada a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, y de modo similar en el caso de los buques que efectúen viajes de salida de la Unión.

El ponente respalda la inclusión del sector marítimo, aunque expresa su convicción de que la dimensión transfronteriza del transporte marítimo requiere un enfoque más coordinado y mayores esfuerzos hacia la consecución de un instrumento de mercado mundial mediante la asociación con la Organización Marítima Internacional (OMI). En opinión del ponente, la igualdad en el trato de las rutas marítimas de dentro y de fuera de la Unión es crucial para poder garantizar la competitividad del sector marítimo de la Unión. La cobertura de la mitad de las emisiones procedentes de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros, y de la mitad de las emisiones de los viajes dentro de la Unión, garantiza condiciones de igualdad para el sector marítimo de la Unión, al tiempo que limita los riesgos de escalas portuarias evasivas y cambios en las actividades de transbordo fuera de la Unión. Asimismo, el ponente amplía el período de introducción gradual del RCDE para el sector marítimo,

desde el 20 % de las emisiones verificadas para 2026 hasta el 100 % para 2029, con miras a mitigar los efectos negativos de la pandemia de COVID-19 y garantizar la recuperación total del sector, ofreciendo tiempo suficiente para que se adapte y desarrolle las tecnologías alternativas necesarias.

El ponente considera esencial un apoyo financiero adecuado, para facilitar la descarbonización del sector. Por tanto, además del Fondo de Innovación y del Fondo de Modernización, propone la creación de un fondo específico, un Fondo para la Transición del Sector Marítimo, con el objetivo de acelerar proyectos que respalden tecnologías innovadoras y el despliegue de combustibles alternativos sostenibles, así como el desarrollo de las infraestructuras portuarias adecuadas. Sigue siendo crucial que los recursos de este fondo sean verdaderamente adicionales y no se generen mediante la reasignación de recursos, en detrimento de otras políticas, programas o fondos actuales de la Unión.

Introducción de un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios

De conformidad con la propuesta de la Comisión, debe establecerse un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión independiente que comprenda los sectores del transporte por carretera y los edificios. El ponente respalda la ambición de la Unión por luchar contra el cambio climático y descarbonizar la economía de la UE. No obstante, expresa su profunda preocupación por que la ampliación del RCDE UE al transporte por carretera y los edificios afectará negativamente a consumidores finales, ciudadanos y empresas, mediante un incremento adicional de los costes del combustible, ya que el coste de los derechos de emisión del RCDE UE se trasladará a los precios de los consumidores finales, en particular para los hogares con ingresos bajos y medios, reduciendo su movilidad y ocasionando pobreza energética y en el transporte. El ponente considera, por ello, que es prematuro ampliar el nuevo RCDE al transporte por carretera y a los edificios. Incluso con la puesta en marcha del Fondo Social para el Clima y de los planes sociales nacionales para el clima, el apoyo destinado a ayudar a los europeos será en gran medida insuficiente, mientras que la transición ecológica debe tener lugar conforme a la Ley Europea del Clima. El ponente de opinión considera que una evaluación de impacto exhaustiva de la totalidad del paquete de medidas «Objetivo 55», que indique la carga real para los ciudadanos europeos y analice pormenorizadamente el riesgo de pobreza energética y en el transporte y su magnitud, es un requisito previo fundamental para poder adoptar una decisión definitiva con conocimiento de causa sobre el nuevo RCDE.

ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los trayectos que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36 % desde 1990. Estas emisiones representan cerca del 90 % de todas las emisiones de navegación de la Unión, ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26 % desde 1990. En una hipótesis de statu quo, se prevé que las emisiones de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a un 14 % entre 2015 y 2030 y un 34 % entre 2015 y 2050. ***Si el impacto del cambio climático de las actividades del transporte marítimo crece al ritmo esperado, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.***	(14) La actividad de transporte marítimo internacional, que consiste en viajes entre puertos bajo la jurisdicción de dos Estados miembros diferentes o entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado miembro, ha sido el único medio de transporte no incluido en los compromisos anteriores de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para los trayectos que parten de un Estado miembro y llegan a otro Estado miembro o a un país tercero han crecido alrededor de un 36 % desde 1990. Estas emisiones representan cerca del 90 % de todas las emisiones de navegación de la Unión, ya que las emisiones procedentes del combustible vendido en la Unión para viajes con salida y llegada al mismo Estado miembro se han reducido en un 26 % desde 1990. En una hipótesis de statu quo, se prevé que las emisiones de las actividades del transporte marítimo internacional crezcan en torno a un 14 % entre 2015 y 2030 y un 34 % entre 2015 y 2050. ***Por consiguiente, la adopción de medidas proporcionales en este sector puede contribuir notablemente al logro de los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión y de neutralidad climática de aquí a 2050, tal como se establece en la Legislación Europea sobre el Clima.***

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las	(15) En 2013, la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las

emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[47] un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los colegisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo[48], las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración.

emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como primer paso en este planteamiento, la Unión estableció en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[47] un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones del transporte marítimo, al que seguirá el establecimiento de objetivos de reducción para el sector marítimo y la aplicación de una medida basada en el mercado. En consonancia con el compromiso de los colegisladores expresado en la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo[48], las medidas que adopten la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión deben comenzar a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios sobre la adopción y aplicación de una medida que garantice que el sector contribuye debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos acordados en el marco del Acuerdo de París y que todas las partes interesadas prestan la debida consideración. ***Al definir y ejecutar tales medidas, la Unión debe tener debidamente en cuenta la competitividad del sector marítimo, en particular la posición competitiva de los puertos de la Unión, y ha de evitar que se produzcan fugas de carbono y de empresas. Es importante tener en cuenta las escalas portuarias realizadas en países vecinos de la Unión antes o después de las escalas efectuadas en puertos de la Unión. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema de seguimiento y proponer medidas que permitan evaluar y afrontar las fugas de carbono y de empresas asociadas a los cambios de ruta y las escalas evasivas, así como determinar los posibles efectos de un sistema regional de este tipo en la competitividad y la conectividad de los puertos de Europa, así como el posible impacto negativo sobre la distribución modal.***

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

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

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

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

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse. ***Sin embargo, aunque los recientes avances logrados por la OMI son bienvenidos, estas medidas no bastarán para alcanzar los objetivos del*** Acuerdo de París***.***	(16) ***El transporte marítimo no solo es un sector importante para la economía europea, sino que también resulta esencial para la conectividad del continente. El sector opera en un entorno internacional y requiere unas condiciones equitativas para seguir siendo competitivo. Una transición temprana hacia un transporte sostenible por parte del sector europeo del transporte marítimo podría brindar una oportunidad única para aumentar su competitividad en un contexto de transición del sistema mundial a un régimen de cero emisiones.*** Según lo establecido en la Directiva (UE) 2018/410, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances conseguidos en la OMI en pos de un objetivo ambicioso de reducción de emisiones y de medidas complementarias con objeto de garantizar que el sector del transporte marítimo contribuya

debidamente a los esfuerzos necesarios para alcanzar los objetivos convenidos en el Acuerdo de París. ***Dado el carácter internacional del transporte marítimo,*** los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas globales a través de la OMI están en curso y deben fomentarse ***mediante el establecimiento de una medida de mercado mundial eficaz en favor del clima, en consonancia con el*** Acuerdo de París***, como la opción más adecuada y eficaz para abordar la descarbonización del sector, sobre todo en el caso de las regiones situadas en la periferia de Europa cuyos sectores marítimos están especialmente expuestos a efectos económicos negativos***. ***Por consiguiente, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros, debe redoblar los esfuerzos diplomáticos y aumentar la presión sobre la OMI con el fin de limitar el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, con las miras puestas en 1,5 °C, así como de evitar fugas de carbono, que supondrían una amenaza para las empresas de la Unión debido a la competencia internacional desleal de los puertos situados fuera de la Unión. En general, las iniciativas de la Unión para luchar contra las emisiones del transporte marítimo deben ser compatibles con la labor de la OMI, para mantener unas condiciones de competencia equitativas en las rutas marítimas.***

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Una medida de mercado regional como el RCDE podría poner gravemente en peligro la reducción de las emisiones totales del sector marítimo, dado que las

escalas portuarias evasivas en puertos de terceros países vecinos podrían llegar incluso a incrementar las emisiones globales, en particular cuando dichas escalas se traduzcan en travesías más largas hacia o desde terceros países con normas medioambientales menos estrictas. Para ello, la Unión Europea debe evitar posibles maniobras evasivas y tratar, al calcular las emisiones contempladas en la presente Directiva, las escalas evasivas con origen o destino en puertos de terceros países vecinos, incluidos los puertos de transbordo de terceros países, como escalas efectuadas en un puerto de la Unión. El alcance de los viajes que debe notificarse con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 debe incluir el requisito de notificar íntegramente los viajes que incluyen estos puertos situados en terceros países vecinos. A tal efecto, la definición de escala portuaria recogida en la Directiva RCDE UE y el Reglamento (UE) 2015/757 debe tener en cuenta el riesgo de fuga de carbono y de empresas derivado de la aplicación de una medida de mercado regional. Por consiguiente, en la definición de escala portuaria se deben incluir las paradas en puertos de transbordo de terceros países vecinos y se debe tener en cuenta, y ayudar a prevenir, el riesgo de que los buques eludan el RCDE UE mediante escalas portuarias evasivas en puertos de países vecinos de la Unión. Además, ha de añadirse una nueva definición de puerto de transbordo vecino para igualar las condiciones de competencia y evitar que se produzcan fugas de carbono como consecuencia de la aplicación de normas más estrictas en los puertos de la Unión en comparación con los puertos de terceros países. Para garantizar unas condiciones de competencia equitativas, la Comisión debe, además, establecer una lista de las rutas en aguas profundas que conecten dos o más continentes y sean efectuadas por servicios regulares que cubran más de 3 000 km durante los que los buques

lleven a cabo operaciones de transbordo en cualquier puerto de su ruta. Esta lista debe ser revisada anualmente por la Comisión.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Considerando 16 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	16 ter Si bien las actividades de transporte marítimo que debe contemplar la Directiva 2003/87/CE incluyen las emisiones de CO2 de los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757, la Comisión, a más tardar el [xx años después de la entrada en vigor de la presente Directiva], debe analizar, mediante una evaluación de impacto, el valor añadido de la integración progresiva en el marco de la Unión de las emisiones marítimas de buques más pequeños con un arqueo bruto superior a 400 toneladas, posiblemente incluyendo también los buques que realizan actividades de servicio para instalaciones en alta mar. De este modo, dichos buques podrían estar sujetos al sistema de la Unión de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO2 durante una fase piloto de aplicación de dicho sistema que abarque al menos dos períodos de notificación. Entre los datos analizados, la Comisión debe tener en cuenta la reducción potencial de las emisiones de gases de efecto invernadero, la magnitud de la carga administrativa y las consecuencias financieras. Tras las conclusiones de dicha evaluación de impacto, la Comisión debe presentar propuestas legislativas al Consejo y al Parlamento Europeo por las que se modifiquen el Reglamento (UE) 2015/757 y la Directiva 2003/87/CE, si procede.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía.[49] Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que	(17) En el Pacto Verde Europeo, la Comisión declaró su intención de adoptar medidas adicionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo mediante una serie de disposiciones que permitan a la Unión alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. En este contexto, debe modificarse la Directiva 2003/87/CE para incluir el sector del transporte marítimo en el RCDE UE, a fin de garantizar que este sector contribuya al aumento de los objetivos climáticos de la Unión, así como a los objetivos del Acuerdo de París, que exige que los países desarrollados asuman el liderazgo adoptando objetivos de reducción de emisiones en todos los sectores de la economía, al tiempo que se anima a los países en desarrollo a avanzar progresivamente hacia objetivos de reducción o limitación de las emisiones en el conjunto de la economía.[49] Teniendo en cuenta que las emisiones de la aviación internacional fuera de Europa deben limitarse a partir de enero de 2021 mediante una acción mundial basada en el mercado, mientras que no existe ninguna medida que limite o fije los precios de las emisiones del transporte marítimo, conviene que el RCDE UE cubra una parte de las emisiones de los viajes entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto bajo la jurisdicción de un país tercero, y que el país tercero pueda decidir las medidas adecuadas con respecto al otro porcentaje de emisiones. La ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir, por tanto, la mitad de las emisiones de los buques que

realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período ***2023-2025***. ***Para proteger la integridad medioambiental del sistema, en la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en relación con las emisiones verificadas para el transporte marítimo durante esos años, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos entregados cada año, debe cancelarse un número correspondiente de derechos de emisión.*** A partir ***de 2026***, las

realicen travesías que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, la mitad de las emisiones de los buques que realicen travesías que salgan de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, las emisiones de los buques que realicen travesías con llegada a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y las emisiones del atraque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. Se ha considerado que este enfoque es una manera práctica de resolver la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, que constituye un reto desde hace tiempo en el contexto de la CMNUCC. ***Además, los buques que desarrollen su actividad en rutas incluidas en las autopistas del mar o que proporcionen continuidad territorial como servicio público a islas no deben considerarse incluidos en el ámbito de aplicación del RCDE UE, para evitar el riesgo concreto de un retroceso modal a sectores más contaminantes en el primer caso, así como el riesgo de poner en peligro la continuidad territorial en el segundo caso.*** La cobertura de una parte de las emisiones de los viajes entrantes y salientes entre la Unión y países terceros garantiza la eficacia del RCDE UE, en concreto mediante el aumento de los efectos sobre el medio ambiente de la medida en comparación con un ámbito geográfico limitado a los viajes dentro de la UE, y limita, al mismo tiempo, el riesgo de escalas portuarias evasivas y el riesgo de deslocalización de las actividades de transbordo fuera de la Unión. ***Por otra parte, con el fin de evitar la fuga de carbono debida a la posible reasignación de la actividad transbordadora de un puerto de la Unión a un puerto de transbordo situado en terceros países***

empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente.

vecinos, la ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo debe incluir las emisiones procedentes de los buques que llevan a cabo viajes con destino en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y con origen en puertos de transbordo situados en terceros países vecinos, así como las emisiones de buques que efectúan viajes con origen en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro y con destino en puertos de transbordo situados en terceros países vecinos. Para garantizar una inclusión fluida del sector en el RCDE UE, la entrega de derechos de emisión por parte de las empresas navieras debe incrementarse gradualmente con respecto a las emisiones verificadas notificadas para el período ***que va desde el primer hasta el tercer año posteriores al período de 18 meses transcurrido tras la entrada en vigor de la presente Directiva***. A partir ***del cuarto año posterior al período de 18 meses transcurrido tras la entrada en vigor de la presente Directiva***, las empresas navieras deberán entregar el número de derechos de emisión correspondiente a todas sus emisiones verificadas notificadas el ejercicio precedente. ***Sin embargo, deben adoptarse medidas para garantizar que la ampliación del RCDE UE al transporte marítimo afecta a los Estados miembros de un modo justo y proporcionado, teniendo en cuenta sus circunstancias específicas, como las relativas a su situación geográfica, el clima y las condiciones meteorológicas.***

---

[49] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

---

[49] Artículo 4, apartado 4, del Acuerdo de París.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 bis El RCDE UE debe contribuir a descarbonizar de manera efectiva las actividades de transporte marítimo tanto como resulte posible. La transición de los combustibles fósiles a los combustibles renovables e hipocarbónicos desempeñará un papel considerable en este proceso. No obstante, teniendo en cuenta la dificultad que entraña reducir las emisiones en el sector marítimo debido a la actual falta de tecnologías viables de motopropulsión con un bajo nivel de emisiones, tal como se reconoce en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión, y teniendo en cuenta el elevado nivel de competencia entre empresas navieras y el importante diferencial de precio entre los combustibles convencionales y los que son renovables e hipocarbónicos, dicha transición debe respaldarse con incentivos económicos que reflejen el beneficio medioambiental de los combustibles alternativos y consigan que estos resulten más competitivos para las empresas navieras, evitando así la fuga de carbono. A tal efecto, los derechos de emisión gratuitos deben asignarse a las empresas navieras en proporción a la cantidad de combustibles alternativos utilizados y declarados. La cantidad de derechos de emisión asignados gratuitamente debe ajustarse con multiplicadores, con el fin de tener en cuenta que algunos tipos de combustibles alternativos proporcionan beneficios medioambientales superiores y son más caros de adquirir para las empresas navieras. La Comisión debe revisar periódicamente el nivel de los multiplicadores con arreglo a la información sobre los precios en el mercado de los combustibles. Además, en la Resolución del Parlamento Europeo sobre un transporte marítimo más eficiente y limpio, de abril de 2021, se reconoce la importancia de las tecnologías de transición, como el GNL y las infraestructuras de GNL, para el

sector marítimo. Por consiguiente, debe apoyarse el uso de estas tecnologías durante una fase inicial de transición mediante una asignación parcial de derechos de emisión gratuitos.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Considerando 17 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 ter Cuando sea necesario, la Comisión debe revisar el Reglamento (UE) 2015/757 para garantizar que esté disponible información sobre el uso de todos los tipos de combustibles alternativos a fin de determinar la cantidad de derechos de emisión gratuitos en el marco del RCDE UE.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Considerando 17 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	17 quater Debe establecerse un Fondo para la Transición del Sector Marítimo que proporcione fondos a los Estados miembros para apoyar sus políticas de descarbonización del sector del transporte marítimo. Este objetivo debe lograrse, en particular, mediante el desarrollo de tecnologías innovadoras de descarbonización del sector, la producción de combustibles sostenibles alternativos, tal como se definen en el Reglamento (UE) [..../....] relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo[4], incluidos los

[4] COM(2021)0562.

sistemas de recogida de materias primas para combustibles alternativos, inversiones en investigación, desarrollo y primera aplicación industrial de tecnologías y diseños que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, investigaciones en nuevos motores y tecnologías, e infraestructuras portuarias. La Comisión debe presentar propuestas legislativas para la creación del Fondo Marítimo. El Fondo Marítimo debe ser un programa de gasto totalmente presupuestado en el MFP. La dotación presupuestaria para este programa debe fijarse en un importe equivalente al 75 % de los ingresos previstos de la subasta de derechos de emisión en el sector marítimo. El Fondo Marítimo debe ejecutarse en régimen de gestión compartida con los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por	(18) Las disposiciones de la Directiva 2003/87/CE relacionadas con las actividades del transporte marítimo deben ser objeto de revisión a la luz de la evolución internacional futura y de los esfuerzos desplegados por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, incluidos el segundo balance mundial en 2028 y los balances mundiales posteriores que se han de realizar cada cinco años a partir de entonces, destinados a proporcionar información para las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional. En concreto, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo***, cada dos años tras la entrada en vigor de la presente Directiva y, en***

tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En su informe, la Comisión debe incluir las propuestas oportunas.

particular, en cualquier momento antes del segundo balance mundial de 2028 y, por tanto, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, sobre los avances en las negociaciones de la OMI relativas a un instrumento de mercado mundial. En su informe, la Comisión debe analizar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional y evaluar, según proceda, cómo aplicar dichos instrumentos en el Derecho de la Unión mediante una revisión de la Directiva 2003/87/CE. En su informe, la Comisión debe incluir las propuestas oportunas. ***Además, la Comisión debe defender enérgicamente a escala internacional el establecimiento de una medida de mercado mundial en colaboración con la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de ampliar, cuando proceda, el ámbito de aplicación del RCDE UE para el transporte marítimo.***

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) La Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo a la luz de ***la experiencia de su aplicación, también en relación con*** posibles prácticas de elusión ***y, a continuación,*** debe proponer medidas ***para*** garantizar ***su*** eficacia.	(19) ***Antes del 1 de enero de 2025,*** la Comisión debe revisar el funcionamiento de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo ***a través de una evaluación de impacto, en estrecha colaboración con las correspondientes autoridades portuarias, compañías navieras y todas las partes interesadas pertinentes, sobre la base de datos reales, para determinar las posibles repercusiones de dichas disposiciones en términos de fuga de carbono, deslocalización de escalas y actividades portuarias a puertos situados fuera de la Unión, conectividad de los puertos en Europa y, si procede, distribución modal. La evaluación de impacto también debe tener específicamente en cuenta las***

posibles prácticas evasivas y establecer una lista de actividades comerciales potenciales que no se correspondan con las actividades comerciales significativas efectuadas en escalas en puertos situados en países vecinos de la Unión. Esta evaluación de impacto específica resulta esencial para que el RCDE UE funcione como se espera, en particular a la luz de posibles prácticas de elusión. ***Si de la evaluación de impacto se desprende un riesgo de efectos negativos para el sector marítimo, los puertos de la Unión y sus regiones costeras, marítimas e insulares, la Comisión*** debe proponer medidas ***preventivas para atajarlo, incluidas recomendaciones de disposiciones específicas para los puertos de las cuencas marítimas de la Unión o de países vecinos, a fin de*** garantizar ***la igualdad de condiciones de competencia y la*** eficacia ***en el proceso de descarbonización del sector. El ajuste a una medida de mercado desarrollada en la OMI debe examinarse detenidamente como medio de abordar los posibles impactos negativos de un RCDE UE regional. Además, la Comisión debe realizar una evaluación de impacto sinérgica que estudie el efecto de todas las propuestas del paquete «Objetivo 55», incluido un análisis de la competitividad de la Unión, el posible riesgo de reducción de la movilidad y la rentabilidad de las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero.***

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra	(20) La persona u organización responsable del cumplimiento del RCDE UE debe ser la empresa naviera, definida como el armador o cualquier otra

organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI. En virtud de la presente Directiva y en consonancia con el principio de «quien contamina paga», mediante un acuerdo contractual, la empresa naviera podría considerar a la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a las emisiones de CO2 del buque responsable de los costes de conformidad. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque.	organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Esta definición se basa en la definición de «empresa» del artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) 2015/757, y en consonancia con el sistema mundial de recopilación de datos establecido en 2016 por la OMI. En virtud de la presente Directiva y en consonancia con el principio de «quien contamina paga», mediante un acuerdo contractual, la empresa naviera podría considerar a la entidad directamente responsable de las decisiones que afectan a las emisiones de CO2 del buque responsable de los costes de conformidad. Esta entidad sería normalmente la responsable de la elección del combustible, la ruta y la velocidad del buque. ***La conformidad del buque, que constituye una responsabilidad compartida por el armador y el operador, debe ser supervisada y ejecutada. Se pide a la Comisión que evalúe, para 2027, las posibles lagunas en materia de cumplimiento, proponga medidas y revise la presente Directiva, si procede.***

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a	(21) Con el fin de reducir la carga administrativa para las empresas navieras, es conveniente que cada una de ellas dependa de un Estado miembro. La Comisión debe publicar una lista inicial de las empresas navieras que hayan llevado a

cabo una actividad marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse al menos cada ***dos años*** para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación de dicha Directiva. ***Cada dos años***, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.

cabo una actividad marítima dentro del ámbito de aplicación del RCDE UE, en la que se especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera. La lista debe actualizarse ***periódicamente y*** al menos ***cada año*** para reasignar a las empresas navieras a otra autoridad responsable, según proceda. En el caso de las empresas navieras registradas en un Estado miembro, la autoridad responsable de la gestión debe ser ese Estado miembro. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro en el que la empresa naviera haya tenido el mayor número estimado de escalas portuarias de viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento. En el caso de las empresas navieras registradas en un país tercero, que no hayan realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE en los dos últimos años de seguimiento, la autoridad responsable de la gestión debe ser el Estado miembro desde el que la empresa naviera inició su primer viaje dentro del ámbito de aplicación de dicha Directiva. ***Cada año***, la Comisión debe publicar y actualizar una lista de empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada una de ellas. Para garantizar un trato igualitario a todas las empresas navieras, los Estados miembros deben atenerse a unas normas armonizadas de gestión de las empresas navieras que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con las normas detalladas que establezca la Comisión.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	23 bis Debe prestarse especial atención a los buques que operen en virtud de un contrato de servicio público o estén sujetos a obligaciones de servicio público, y a los buques que operen con origen o destino en las regiones ultraperiféricas o islas de la Unión, a fin de favorecer la accesibilidad. Por tanto, debe preverse una excepción a la presente Directiva para las emisiones de los viajes marítimos con origen o destino en regiones ultraperiféricas o insulares debido a su dependencia del transporte marítimo en términos de continuidad territorial e importación de materias primas, bienes de primera necesidad y otros productos, así como para algunas exportaciones.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM ***podría*** ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o	(24) Sobre la base de la experiencia adquirida en tareas similares relacionadas con la protección del medio ambiente, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) u otra organización pertinente debe, según proceda y de conformidad con su mandato, ayudar a la Comisión y a las autoridades responsables, con la aplicación de la Directiva 2003/87/CE. Por su experiencia en la aplicación del Reglamento (UE) 2015/757 y las herramientas informáticas de que dispone, la AESM ***debe*** ayudar a las autoridades responsables, en concreto en relación con el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones generadas por las actividades marítimas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, facilitando el intercambio de información o

elaborando directrices y criterios.

elaborando directrices y criterios.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Considerando 25 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	25 bis A fin de garantizar la igualdad de condiciones entre los buques que navegan en condiciones de hielo y otros buques, debe aplicarse un método específico que tenga en cuenta las emisiones adicionales relacionadas con la navegación en condiciones de hielo y las emisiones adicionales de los buques de clase de hielo cuando navegan en aguas abiertas, garantizando al mismo tiempo que el comercio de derechos de emisión a través del RCDE UE continúa reduciendo las emisiones en el sector marítimo. A tal fin, se deben modificar en consecuencia las disposiciones pertinentes sobre la transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión con arreglo a la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión	(28) A fin de alcanzar los objetivos climáticos más ambiciosos será necesario destinar un número sustancial de recursos públicos en la UE, así como presupuestos nacionales, a la transición climática. Para complementar y reforzar el considerable gasto relacionado con el clima en el presupuesto de la UE, todos los ingresos procedentes de las subastas que no se atribuyan al presupuesto de la Unión

deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030 para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE.

deberán utilizarse con fines relacionados con el clima. Esto incluye el uso de apoyo financiero para abordar los aspectos sociales de los hogares de renta media y baja mediante la reducción de los impuestos con efecto distorsionador. Además, para hacer frente a los efectos distributivos y sociales de la transición en los Estados miembros de renta baja, debe utilizarse una cantidad adicional del 2,5 % de la cantidad de derechos de emisión a escala de la Unión desde el [año de entrada en vigor de la Directiva] hasta 2030***, así como el equivalente al 1,5 % de la cantidad total de derechos de emisión del volumen que supere los 400 millones de derechos de emisión apartados en la reserva de estabilidad del mercado a efectos del Fondo de Modernización,*** para financiar la transición energética de los Estados miembros con un producto interior bruto (PIB) per cápita inferior al 65 % de la media de la Unión en 2016-2018, a través del Fondo de Modernización a que se refiere el artículo 10 quinquies de la Directiva 2003/87/CE. ***Para que el RCDE UE contribuya a reducir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero y favorezca la descarbonización, debe utilizarse una parte importante de los ingresos del RCDE UE generados por el sector marítimo, o las cantidades equivalentes, para facilitar la descarbonización de dicho sector y de los puertos de la Unión.***

Enmienda 18

Propuesta de Directiva
Considerando 30

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo[51], ***es*** una alternativa a la asignación gratuita para hacer frente al	(30) El mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), establecido en virtud del Reglamento (UE) [.../..] del Parlamento Europeo y del Consejo, ***puede ser*** una alternativa a la asignación gratuita para

riesgo de fuga de carbono. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, ***no deben recibir asignación gratuita***. ***Sin embargo, es necesaria una eliminación transitoria de*** los derechos gratuitos para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. ***La*** reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, al 90 % en 2026, y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 %, eliminando así la asignación gratuita al término del décimo año. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.

hacer frente al riesgo de fuga de carbono ***una vez que la evaluación de la Comisión haya demostrado que el Reglamento es eficaz para prevenir la fuga de carbono tanto para las importaciones como para las exportaciones***. En la medida en que los sectores y los subsectores estén incluidos en dicha medida, ***deben dotarse en cualquier caso salvaguardas suficientes y compatibles con la OMC para los productos destinados a la exportación y sus productores***. ***En el caso de que se eliminen*** los derechos gratuitos ***de conformidad con la conclusión relativa a la eficacia del MAFC formulada en el informe de la Comisión con arreglo al [Reglamento MAFC], resulta esencial una transición gradual*** para permitir a los productores, importadores y comerciantes adaptarse al nuevo régimen. ***Tal*** reducción de la asignación gratuita debe llevarse a cabo aplicando un factor a la asignación gratuita para los sectores del MAFC, mientras que dicho mecanismo se introduce gradualmente. Este porcentaje (factor MAFC) debe ser igual al 100 % durante el período transitorio entre la entrada en vigor del [Reglamento MAFC] y 2025, al 90 % en 2026, y debe ir reduciéndose en 10 puntos porcentuales cada año hasta alcanzar el 0 %, eliminando así la asignación gratuita al término del décimo año. Los actos delegados pertinentes sobre la asignación gratuita deben adaptarse en consecuencia a los sectores y subsectores incluidos en el MAFC***, teniendo en cuenta la necesidad de mantener derechos de emisión gratuitos para los productos que se exportan***. La asignación gratuita que deje de concederse a los sectores del MAFC sobre la base de este cálculo (demanda del MAFC) debe subastarse y los ingresos recaerán en el Fondo de Innovación, a fin de apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización de carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de

	energía, de manera que contribuyan a mitigar el cambio climático. Debe prestarse especial atención a los proyectos de los sectores del MAFC. Para respetar la proporción de la asignación gratuita disponible para los sectores no incluidos en el MAFC, el importe final que debe deducirse de la asignación gratuita y por subastar debe calcularse sobre la base de la proporción que representa la demanda del MAFC con respecto a las necesidades de asignación gratuita de todos los sectores que reciben derechos de emisión gratuitos.
[51] [insértese referencia completa al DO]	[51] [insértese referencia completa al DO]

Enmienda 19

Propuesta de Directiva
Considerando 32

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras.	(32) Un enfoque integral de la innovación es esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. A escala de la UE, los esfuerzos necesarios en materia de investigación e innovación reciben apoyo, por ejemplo, mediante Horizonte Europa, que incluye una financiación significativa y nuevos instrumentos para los sectores incluidos en el RCDE. Los Estados miembros deben velar por que las disposiciones nacionales de transposición no obstaculicen las innovaciones y sean tecnológicamente neutras***, y la Comisión debe garantizar la disponibilidad y la eficiencia de la asistencia técnica y de consultoría necesaria***.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva
Considerando 33

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(33) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en los ***sectores*** de los edificios ***y el transporte por carretera***. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a descarbonizar el sector del transporte marítimo, incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][52] se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación.	(33) El ámbito de aplicación del Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para apoyar ***la instalación de tecnologías no punteras en procesos industriales que tienen un enorme potencial de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero pero no están listas para el mercado, así como*** la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos que afecten al consumo de combustibles en el sector de los edificios. Además, el Fondo de Innovación debe servir para apoyar las inversiones destinadas a ***acelerar la descarbonización del*** sector del transporte marítimo, ***mediante la inversión en soluciones a corto plazo como las infraestructuras de propulsión con GNL y de repostaje y, en particular, el desarrollo de soluciones de vanguardia a medio plazo y el apoyo a la implantación de tecnologías innovadoras,*** incluidas las inversiones en combustibles alternativos sostenibles ***e infraestructuras conexas***, como el hidrógeno y el amoníaco, producidos a partir de energías renovables ***sostenibles, la primera aplicación industrial, las infraestructuras de repostaje y recarga en los puertos, incluida la conexión a la red eléctrica en puerto y otras infraestructuras energéticas***, así como tecnologías de propulsión de cero emisiones como las tecnologías eólicas. Considerando que los ingresos generados por las sanciones recaudadas en virtud del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime][52] se asignan al Fondo de Innovación como ingresos afectados externos de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Reglamento Financiero, la Comisión debe velar por que se preste apoyo a proyectos innovadores destinados a acelerar el desarrollo y el despliegue de combustibles renovables ***sostenibles*** y con bajas emisiones de

	carbono ***y sin emisiones de carbono, así como la electrificación*** en el sector marítimo, tal como se especifica en el artículo 21, apartado 1, del Reglamento xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Para garantizar que se dispone de financiación suficiente para la innovación dentro de este ámbito ampliado, el Fondo de Innovación debe complementarse con 50 millones de derechos de emisión, procedentes en parte de los derechos de emisión que, de otro modo, podrían subastarse, y en parte de los derechos que, de otro modo, podrían asignarse gratuitamente, de conformidad con la proporción actual de financiación proporcionada por cada fuente al Fondo de Innovación. ***Para impulsar la innovación en tecnologías punteras lo antes posible, la Comisión debe garantizar que la financiación puesta a disposición a través del Fondo de Innovación «se distribuya de forma anticipada» en los cinco primeros años de aplicación de la presente Directiva, teniendo en cuenta el principio de equilibrio geográfico.***
[52] [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].	[52] [añádase referencia al Reglamento FuelEU Maritime].

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Considerando 38

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y ***eliminar*** el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles ***fósiles***. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización que debe dedicarse a inversiones	(38) El ámbito de aplicación del Fondo de Modernización debe estar en consonancia con los objetivos climáticos más recientes de la Unión al exigir que las inversiones sean coherentes con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Reglamento (UE) 2021/1119 y ***mantener*** el apoyo a cualquier inversión relacionada con combustibles ***y tecnologías de transición sostenibles***. Además, el porcentaje del Fondo de Modernización

prioritarias debe aumentarse al 80 %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda; y el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.

que debe dedicarse a inversiones prioritarias debe aumentarse al 80 %; la eficiencia energética debe orientarse como ámbito prioritario desde el punto de vista de la demanda; y el apoyo a los hogares para hacer frente a la pobreza energética, también en las zonas rurales y remotas, debe incluirse en el ámbito de las inversiones prioritarias.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva
Considerando 40

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los ajustes necesarios ***para tener en cuenta*** la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados y tener en cuenta también el tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva	(40) Los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado pueden ser importantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores difíciles de descarbonizar. Cuando los combustibles de carbono reciclado y los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico se produzcan a partir de dióxido de carbono capturado en el marco de una actividad incluida en la presente Directiva, las emisiones deberán contabilizarse en dicha actividad***, allí donde el CO2 sea emitido a la atmósfera***. Para garantizar que los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evitar el doble cómputo de los combustibles que lo hagan, conviene ampliar explícitamente los poderes previstos en el artículo 14, apartado 1, a la adopción, por parte de la Comisión, de actos de ejecución que establezcan los ajustes necesarios sobre cómo ***y dónde*** contabilizar la posible liberación de dióxido de carbono y evitar el doble cómputo, para garantizar la existencia de incentivos adecuados ***para la captura de CO2*** y tener en cuenta también el

(UE) 2018/2001.

tratamiento de estos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva
Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) La exclusión del RCDE UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ***ha dado lugar a situaciones en las que las instalaciones que queman una elevada proporción de biomasa han obtenido beneficios inesperados al recibir derechos de emisión gratuitos muy superiores a las emisiones reales. Por consiguiente,*** debe ***introducirse*** un valor umbral para la combustión de biomasa con calificación de cero ***por encima del cual*** las instalaciones quedan excluidas del RCDE UE. ***El valor umbral del 95 % se corresponde con el parámetro de incertidumbre establecido en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión[56].***	(42) La ***ampliación de*** la exclusión del RCDE UE de las instalaciones que utilizan exclusivamente biomasa ***conducirá a una falta de certidumbre sobre la actualización de los valores de los parámetros de referencia para la asignación gratuita y desincentivará una transición plena a fuentes de energía sin emisiones de carbono***. Debe ***mantenerse*** un valor umbral ***del 100 %*** para la combustión de biomasa con calificación de cero ***para que*** las instalaciones queden excluidas del RCDE UE.
[56] Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).	[56] Reglamento Delegado (UE) 2019/331 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, por el que se determinan las normas transitorias de la Unión para la armonización de la asignación gratuita de derechos de emisión con arreglo al artículo 10 bis de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Considerando 43

Texto de la Comisión	*Enmienda*

(43) La Comunicación de la Comisión «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030[57]» subrayaba el reto concreto de reducir las emisiones en los sectores del transporte por carretera y los edificios. Por consiguiente, la Comisión anunció que una mayor ampliación del comercio de derechos de emisión podría incluir las emisiones del transporte por carretera y los edificios. El comercio de derechos de emisión de estos dos nuevos sectores se establecería a través de un comercio de derechos de emisión separado, pero adyacente. Esto evitaría cualquier perturbación del buen funcionamiento del comercio de derechos de emisión en los sectores de las instalaciones fijas y de la aviación. El nuevo sistema va acompañado de políticas y medidas complementarias que protegen contra los efectos indebidos de los precios, conforman las expectativas de los participantes en el mercado y aspiran a una señal de precio del carbono para el conjunto de la economía. La experiencia previa ha demostrado que el desarrollo del nuevo mercado requiere la creación de un sistema eficaz de seguimiento, notificación y verificación. Con el fin de garantizar las sinergias y la coherencia con la infraestructura existente de la Unión en relación con el RCDE UE, que incluye las emisiones de las instalaciones fijas y de la aviación, conviene establecer un comercio de derechos de emisión para los sectores del transporte por carretera y de los edificios mediante una modificación de la Directiva 2003/87/CE.	***suprimido***

[57] COM(2020) 562 final.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva
Considerando 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(44) Con el fin de establecer el marco de aplicación necesario y ofrecer un plazo razonable para alcanzar el objetivo de 2030, el comercio de derechos de emisión en los dos nuevos sectores debe comenzar en 2025. Durante el primer año, las entidades reguladas deberían estar obligadas a poseer un permiso de emisión de gases de efecto invernadero y a notificar las emisiones correspondientes a los años 2024 y 2025. La expedición de derechos de emisión y las obligaciones de cumplimiento de estas entidades deben ser aplicables a partir de 2026. Esta secuenciación permitirá iniciar el comercio de derechos de emisión en los sectores de manera ordenada y eficiente. También permitiría que la financiación de la UE y las medidas de los Estados miembros estuvieran en marcha para garantizar una introducción justa desde el punto de vista social del comercio de derechos de emisión de la UE en ambos sectores, con el fin de aliviar el efecto del precio del carbono en los hogares vulnerables y los usuarios del transporte.	***suprimido***

Enmienda 26

Propuesta de Directiva
Considerando 45

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(45) Debido al gran número de pequeños emisores en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, no es posible establecer el punto de regulación a nivel de las entidades que emiten directamente gases de efecto invernadero, como sucede en el caso de las instalaciones fijas y de la aviación. Por consiguiente, por razones de viabilidad técnica y eficiencia administrativa, es más apropiado	***suprimido***

establecer el punto de regulación en fases previas de la cadena de suministro. El acto que desencadena la obligación de cumplimiento en virtud del nuevo comercio de derechos de emisión debe ser el despacho a consumo de combustibles utilizados para la combustión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, incluida la combustión en el transporte por carretera de gases de efecto invernadero con fines de almacenamiento geológico. Para evitar la doble cobertura, no debe incluirse el despacho a consumo de combustibles que se utilizan en otras actividades contempladas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Las entidades reguladas de los dos nuevos sectores y el punto de regulación deben definirse en consonancia con el sistema de impuestos especiales establecido por la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo[58], con las adaptaciones necesarias, ya que dicha Directiva ya establece un sólido sistema de control de todas las cantidades de combustible despachadas a consumo a efectos del pago de impuestos especiales. Los usuarios finales de combustibles en esos sectores no deben estar sujetos a obligaciones en virtud de la Directiva 2003/87/CE.	***suprimido***

[58] Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Considerando 47

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(47) Las entidades reguladas que entran en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera deben estar sujetas a requisitos de permisos de emisión de gases de efecto invernadero similares a los de los titulares de instalaciones fijas. Es necesario establecer normas sobre las solicitudes de permisos, las condiciones para su expedición, el contenido y la revisión de los permisos, así como cualquier cambio relacionado con la entidad regulada. Para que el nuevo sistema comience de manera ordenada, los Estados miembros deben velar por que las entidades reguladas incluidas en el ámbito de aplicación del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión dispongan de un permiso válido desde el inicio del régimen en 2025.	***suprimido***

Enmienda 29

Propuesta de Directiva
Considerando 48

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(48) La cantidad total de derechos de emisión para el nuevo comercio de derechos de emisión debe seguir una trayectoria lineal para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de 2030 y tener en cuenta la contribución rentable de los edificios y del transporte por carretera de una reducción de emisiones del 43 % de aquí a 2030 con respecto a 2005. La cantidad total de derechos de emisión debe establecerse por primera vez en 2026, seguir una trayectoria que comience en 2024 a partir del valor de los	***suprimido***

límites de emisiones de 2024 (1 109 304 000 CO2t), calculado de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo[59] sobre la base de las emisiones de referencia para estos sectores durante el período comprendido entre 2016 y 2018. En consecuencia, el factor de reducción lineal debe fijarse en el 5,15 %. A partir de 2028, la cantidad total de derechos de emisión debe fijarse sobre la base de la media de las emisiones notificadas en los años 2024, 2025 y 2026, y debe disminuir con la misma reducción anual absoluta establecida a partir de 2024, lo que se corresponde con un factor de reducción lineal del 5,43 % con respecto al valor comparable de 2025 de la trayectoria anteriormente definida. Si esas emisiones son significativamente superiores a este valor de trayectoria y si esta divergencia no se debe a diferencias a pequeña escala en las metodologías de medición de emisiones, el factor de reducción lineal debe ajustarse para alcanzar la reducción de emisiones requerida en 2030.

---

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

Enmienda 30

Propuesta de Directiva
Considerando 49

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(49) La subasta de derechos de emisión es el método más sencillo y eficiente desde el punto de vista económico para la asignación de derechos de emisión, lo que también evita beneficios imprevistos. Tanto el sector de los edificios como el del transporte por carretera se encuentran bajo una presión competitiva relativamente pequeña o inexistente procedente de fuera de la Unión y no están expuestos a un riesgo de fuga de carbono. Por consiguiente, los derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera solo deben asignarse mediante subasta, sin asignación gratuita.	***suprimido***

Enmienda 31

Propuesta de Directiva
Considerando 50

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(50) Con el fin de garantizar un comienzo fluido del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera y teniendo en cuenta la necesidad de las entidades reguladas de cubrir o comprar derechos de emisión futuros para mitigar su riesgo de precio y liquidez, debe subastarse anticipadamente una cantidad mayor de derechos de emisión. En 2026, los volúmenes de las subastas deberán, por tanto, ser un 30 % superiores a la cantidad total de derechos de emisión para 2026. Esta cantidad sería suficiente para proporcionar liquidez, tanto si las emisiones disminuyen en consonancia con las necesidades de reducción, como en caso de que las reducciones de emisiones solo se materialicen progresivamente. Las normas detalladas para esta distribución anticipada del	***suprimido***

volumen de las subastas deben establecerse en un acto delegado relativo a la subasta, adoptado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva
Considerando 51

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(51) Las normas de distribución de las acciones de subasta tienen mucha importancia para los ingresos procedentes de las subastas que recaerían sobre los Estados miembros, sobre todo, si se tiene en cuenta la necesidad de reforzar la capacidad de los Estados miembros para abordar las repercusiones sociales de una señal de precio del carbono en los sectores de los edificios y el transporte por carretera. A pesar de que ambos sectores tienen características muy diferentes, conviene establecer una norma común de distribución similar a la aplicable a las instalaciones fijas. La mayor parte de los derechos de emisión debe distribuirse entre todos los Estados miembros sobre la base de la distribución media de las emisiones en los sectores incluidos durante el período 2016-2018.	***suprimido***

Enmienda 33

Propuesta de Directiva
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) La introducción del precio del carbono en el transporte por carretera y en los edificios debe ir acompañada de una compensación social efectiva, especialmente teniendo en cuenta los	***suprimido***

niveles ya existentes de pobreza energética. En 2018, alrededor de 34 millones de europeos comunicaron que no podían calentar adecuadamente sus hogares y, en una encuesta realizada en 2019 en el conjunto de la UE, el 6,9 % de la población de la Unión declaró que no puede permitirse calentar suficientemente su hogar[60]. Para lograr una compensación social y distributiva eficaz, debe exigirse a los Estados miembros que gasten los ingresos procedentes de las subastas en los fines relacionados con el clima y la energía ya especificados para el actual comercio de derechos de emisión, pero también para las medidas añadidas específicamente para abordar las cuestiones relacionadas con los nuevos sectores del transporte por carretera y los edificios, incluidas las medidas políticas relacionadas recogidas en la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Los ingresos procedentes de las subastas deben utilizarse para abordar los aspectos sociales del comercio de derechos de emisión de los nuevos sectores con especial hincapié en los hogares vulnerables, las microempresas y los usuarios del transporte. En este sentido, un nuevo Fondo Social para el Clima proporcionará financiación específica a los Estados miembros para apoyar a los ciudadanos europeos más afectados o en riesgo de pobreza energética o de movilidad. Este Fondo promoverá la equidad y la solidaridad entre los Estados miembros y dentro de ellos, al tiempo que mitigará el riesgo de pobreza energética y de movilidad durante la transición. Se basará en los mecanismos de solidaridad existentes y los complementará. Los recursos del nuevo Fondo se corresponderán, en principio, con el 25 % de los ingresos previstos procedentes del nuevo comercio de derechos de emisión en el período 2026-2032, y se ejecutarán sobre la base de los planes sociales para el clima que los Estados miembros deberán presentar en

virtud del Reglamento (UE) 20…/nn del Parlamento Europeo y del Consejo[62]. Además, cada Estado miembro debe utilizar sus ingresos procedentes de las subastas, entre otras cosas, para financiar una parte de los costes de sus planes sociales para el clima.

---

[60] Datos correspondientes a 2018. Eurostat, estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida [ilc_mdes01].

[61] Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE (DO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

[62] [Añádase referencia al Reglamento por el que se crea el Fondo Social para el Clima].

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Considerando 52 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	52 bis Los costes de la transición y la mayor volatilidad de los precios de la energía y de las materias primas debido a los ajustes relacionados tanto con la transición como con el agotamiento de los recursos obligan a proteger a los hogares, las empresas y a las microempresas más vulnerables, manteniendo al mismo tiempo un elevado nivel de inversión para garantizar el éxito de la transición ecológica. Por tanto, debe establecerse un Fondo Social para el Clima con el fin de garantizar una transición inclusiva y justa que no deje a nadie atrás.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva
Considerando 53

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(53) La información sobre el uso de los ingresos procedentes de las subastas debe armonizarse con la información actual establecida por el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo[63].	***suprimido***

[63] Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

Enmienda 36

Propuesta de Directiva
Considerando 54

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(54) La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías hipocarbónicas en los sectores de los edificios y el transporte por carretera son cruciales para garantizar la contribución rentable de estos sectores a la reducción de emisiones prevista. Por	***suprimido***

consiguiente, deben ponerse a disposición del Fondo de Innovación 150 millones de derechos de emisión procedentes del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y el transporte por carretera, a fin de estimular la reducción rentable de las emisiones.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Las entidades reguladas incluidas en el comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera deben entregar derechos de emisión por sus emisiones verificadas, que se correspondan con las cantidades de combustible que hayan despachado a consumo. Deben entregar, por primera vez, derechos de emisión por sus emisiones verificadas en 2026. A fin de reducir al mínimo la carga administrativa, deben hacerse aplicables al comercio de derechos de emisión de los edificios y al transporte por carretera una serie de normas aplicables al actual régimen de comercio de derechos de emisión para las instalaciones fijas y la aviación, con las adaptaciones necesarias. Esto incluye, en concreto, las normas sobre transferencia, entrega y cancelación de derechos de emisión, así como las normas sobre la validez de los derechos de emisión, las sanciones, los órganos competentes y las obligaciones de información de los Estados miembros.	***suprimido***

Enmienda 38

Propuesta de Directiva
Considerando 56

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(56) Para que el comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera sea eficaz, debe ser posible realizar un seguimiento de las emisiones con un alto grado de certidumbre y a un coste razonable. Las emisiones deben atribuirse a las entidades reguladas sobre la base de las cantidades de combustible despachado a consumo y combinadas con un factor de emisión. Las entidades reguladas deben poder identificar y diferenciar de manera fiable y precisa los sectores en los que se despachan a consumo los combustibles, así como los usuarios finales de los combustibles, a fin de evitar efectos no deseados, como la doble carga. A fin de disponer de datos suficientes para determinar el número total de derechos de emisión para el período comprendido entre 2028 y 2030, las entidades reguladas titulares de un permiso al inicio del sistema en 2025 deben notificar sus emisiones históricas asociadas correspondientes a 2024.	***suprimido***

Enmienda 39

Propuesta de Directiva
Considerando 57

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(57) Conviene introducir medidas para abordar el posible riesgo de un aumento excesivo de los precios, que, si es especialmente elevado al inicio del comercio de derechos de emisión de los edificios y del transporte por carretera, puede menoscabar la predisposición de los hogares y las personas a invertir en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas deben complementar las garantías proporcionadas por la reserva de	***suprimido***

estabilidad del mercado establecida por la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo[64] y que entraron en funcionamiento en 2019. Aunque el mercado seguirá determinando el precio del carbono, las medidas de salvaguardia se activarán mediante un automatismo basado en normas, según el cual los derechos de emisión solo se retirarán de la reserva de estabilidad del mercado si se cumplen las condiciones concretas de activación basadas en el aumento del precio medio de los derechos de emisión. Este mecanismo adicional también debería ser muy reactivo, a fin de hacer frente a la excesiva volatilidad debida a factores distintos de los cambios en los fundamentos del mercado. Las medidas deberán adaptarse a los diferentes niveles de aumento excesivo de los precios, lo que dará lugar a distintos grados de intervención. Las condiciones de activación deberán ser objeto de un estrecho seguimiento por parte de la Comisión, que deberá adoptar las medidas con carácter de urgencia cuando se cumplan las condiciones. Esto se entenderá sin perjuicio de las medidas de acompañamiento que los Estados miembros puedan adoptar para hacer frente a los efectos sociales adversos.

---

[64] Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

Enmienda 40

Propuesta de Directiva
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) La aplicación del comercio de derechos de emisión en los sectores de los edificios y del transporte por carretera debe ser supervisada por la Comisión, incluido el grado de convergencia de los precios con el RCDE existente y, si fuese necesario, deberá proponerse al Parlamento Europeo y al Consejo una revisión para mejorar la eficacia, la administración y la aplicación práctica del comercio de derechos de emisión en esos sectores sobre la base de los conocimientos adquiridos, así como una mayor convergencia de los precios. Debe exigirse a la Comisión que presente el primer informe sobre estas cuestiones a más tardar el 1 de enero de 2028.	***suprimido***

Enmienda 41

Propuesta de Directiva
Considerando 59

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(59) A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación del artículo 3 octies quinquies, apartado 3; el artículo 12, apartado 3 ter y el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/87/CE deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la atribución de competencias de ejecución recogida en los artículos 14 y 15 de dicha Directiva debe ampliarse para que incluya los sectores del transporte por carretera y los edificios. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[65].	***suprimido***

---

[65] Reglamento (UE) n.º 182/2011, 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 Comisión (DO L 55 de 28.02.2011, p. 13).

Enmienda 42

Propuesta de Directiva
Considerando 60

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(60) A fin de adoptar actos no legislativos de aplicación general para completar o modificar algunos elementos no esenciales de un acto legislativo, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere a los artículos 10, apartado4 y 10 bis, apartado 8 de dicha Directiva. Además, para garantizar sinergias con el marco regulador existente, la delegación en los artículos 10, apartado 4 y 10 bis, apartado 8 de la Directiva 2003/87/CE debe ampliarse para que incluya los sectores del transporte por carretera y los edificios. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de	***suprimido***

la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados. De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos[66], en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada

---

[66] DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Considerando 60 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	60 bis Un enfoque holístico y basado en la ciencia es esencial para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y el objetivo de neutralidad climática para 2050. Todas las medidas deben diseñarse sobre la base de evaluaciones de impacto exhaustivas que analicen la presente Directiva junto con los demás actos legislativos vinculados con la Legislación europea sobre el clima, así como sus consecuencias para los distintos sectores económicos europeos. Por consiguiente, a más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión debe llevar a cabo dicha evaluación de impacto sinérgica sobre los aspectos socioeconómicos y medioambientales de las medidas.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) Asimismo, para asegurarse de que el nivel de derechos de emisión que permanece en la reserva de estabilidad del mercado después de la invalidación sea predecible, la invalidación de los derechos de emisión de la reserva ya no debe depender de los volúmenes de subasta del año anterior. Por consiguiente, el número de derechos de emisión de la reserva debe fijarse en un nivel de 400 millones de derechos de emisión, lo que se corresponde con el umbral más bajo para el valor del CTDC.	***suprimido***

Enmienda 45

Propuesta de Directiva
Considerando 66

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(66) A fin de mitigar el riesgo de desequilibrios de la oferta y la demanda asociados con el inicio del comercio de derechos de emisión para los sectores de los edificios y el transporte por carretera, así como para hacerlo más resistente a las perturbaciones del mercado, debe aplicarse a esos nuevos sectores el mecanismo basado en normas de la reserva de estabilidad del mercado. Para que esta reserva esté operativa desde el inicio del sistema, debería establecerse con una dotación inicial de 600 millones de derechos de emisión para el comercio de derechos de emisión en los sectores del transporte por carretera y de los edificios. Los umbrales iniciales inferior y superior, que desencadenan la liberación o la incorporación de derechos de emisión de la reserva, deben estar sujetos a una	***suprimido***

cláusula de revisión general. Otros elementos, como la publicación de la cantidad total de derechos de emisión en circulación o la cantidad de derechos de emisión retirados o incorporados a la reserva deben seguir las normas de la reserva para otros sectores.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2 y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también	(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación***, incluida la información sobre las escalas en los puertos vecinos en terceros países***. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2 y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la

pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

Enmienda 47

Propuesta de Directiva
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2 y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del	(67) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2015/757 para tener en cuenta la inclusión del sector del transporte marítimo en el RCDE UE. El Reglamento (UE) 2015/757 debe modificarse para obligar a las empresas a notificar los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa y a presentar a la autoridad responsable de la gestión sus planes de seguimiento verificados y los datos agregados sobre emisiones a nivel de la empresa para su aprobación***, incluida la información sobre las escalas en los puertos vecinos en terceros países***. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados para modificar los métodos de seguimiento de las emisiones de CO2 y las normas de seguimiento, así como cualquier otra información pertinente establecida en el Reglamento (UE) 2015/757, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz del RCDE UE a nivel administrativo y de completar el Reglamento (UE) 2015/757 con las normas para la aprobación de los planes de seguimiento y sus modificaciones por parte de las autoridades administrativas, con las normas para el seguimiento, la notificación y la presentación de los datos agregados de emisiones a nivel de la empresa y con las normas para la verificación de los datos

Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.	agregados de emisiones a nivel de la empresa. Los datos objeto de seguimiento, notificación y verificación en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 también pueden utilizarse a efectos del cumplimiento de otra legislación de la Unión que exija el seguimiento, la notificación y la verificación de la misma información sobre el buque.

Enmienda 48

Propuesta de Directiva
Considerando 67 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	67 bis Habida cuenta de que la presente Directiva generará costes de cumplimiento adicionales para los sectores afectados, es necesario adoptar medidas compensatorias con el fin de evitar que aumente el nivel total de la carga reglamentaria. Por consiguiente, la Comisión debe revisar la Directiva 2003/87/CE inmediatamente después de la entrada en vigor de la presente Directiva y sobre la base de una evaluación de impacto global y exhaustiva respecto al paquete de medidas «Objetivo 55» en su conjunto, deteniéndose en particular en sus efectos acumulativos y combinados, también en lo que se refiere a los costes sociales y su distribución, la competitividad, el empleo y la fuga de carbono y de empresas. En particular, la Comisión debe presentar sin demora propuestas para compensar las cargas reglamentarias mediante la revisión o la supresión de disposiciones de otros actos legislativos de la Unión que generen costes de cumplimiento en los sectores afectados.

Enmienda 49

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 1
Directiva 2003/87/CE
Artículo 2 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en los anexos I ***y III*** y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar ese umbral, permanecerá en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso de producción.	1. La presente Directiva se aplicará a las actividades enumeradas en el anexo I y a los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo II. Cuando una instalación que está incluida en el ámbito de aplicación del RCDE UE debido al funcionamiento de unidades de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 20 MW modifique sus procesos de producción para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y deje de alcanzar ese umbral, permanecerá en el ámbito de aplicación del RCDE UE hasta el final del período de cinco años pertinente a que se refiere el artículo 11, apartado 1, párrafo segundo, tras el cambio en su proceso de producción.

Enmienda 50

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) “emisiones”: la liberación de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes situadas en una instalación o la liberación procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, o de buques que realizan una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I, de los gases especificados con respecto a dicha actividad***, o la liberación de gases de efecto invernadero correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III***;	b) «emisiones»: la liberación de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes situadas en una instalación o la liberación procedente de una aeronave que realiza una actividad de aviación enumerada en el anexo I, o de buques que realizan una actividad de transporte marítimo enumerada en el anexo I, de los gases especificados con respecto a dicha actividad;

Enmienda 51

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) "permiso de emisión de gases de efecto invernadero": el permiso expedido con arreglo a los artículos 5**,** 6 y ***30 ter***;	d) «permiso de emisión de gases de efecto invernadero»: el permiso expedido con arreglo a los artículos 5 y 6;

Enmienda 52

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra v

Texto de la Comisión	*Enmienda*
v) "empresa naviera": el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);	v) "empresa naviera": el armador o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (*); ***cuando la responsabilidad última respecto a la explotación del buque y las decisiones que afectan a las emisiones de CO2 la asuma, mediante un acuerdo contractual, una entidad diferente, esta será directamente responsable, con arreglo a dicho acuerdo, de asumir todas las obligaciones, responsabilidades y costes de cumplimiento que se dispongan en la presente Directiva. Operación del buque significará, a efectos de este artículo, determinar las mercancías que se***

	transporten, la ruta o la velocidad del buque.

Enmienda 53

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra x

Texto de la Comisión	*Enmienda*
x) "entidad regulada": a efectos del capítulo IV bis, toda persona física o jurídica, con excepción de cualquier consumidor final de los combustibles, que ejerza la actividad contemplada en el anexo III y que pertenezca a una de las categorías siguientes:	***suprimido***
i) cuando el combustible pase a través de un depósito fiscal, tal como se define en el artículo 3, apartado 11, de la Directiva (UE) 2020/262 del Consejo (*), el depositario autorizado, tal como se define en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva, sujeto al pago de los impuestos especiales que se hayan devengado en virtud del artículo 7 de dicha Directiva,	
ii) si el inciso i) no es aplicable, cualquier otro deudor del impuesto especial que se haya devengado en virtud del artículo 7 de la Directiva (UE) 2020/262 por los combustibles contemplados en el presente capítulo,	
iii) si los incisos i) y ii) no son aplicables, cualquier otra persona que deban registrar las autoridades competentes pertinentes del Estado miembro para ser deudora del impuesto especial, incluida cualquier persona exenta del pago del impuesto especial a que se refiere el artículo 21, apartado 5, párrafo cuarto, de la Directiva 2003/96/CE del Consejo (**),	

iv) si los incisos i), ii) y iii) no son aplicables o si varias personas son responsables solidarias del pago del mismo impuesto especial, cualquier otra persona designada por un Estado miembro.

(*) Directiva (UE) 2020/262 del Consejo, de 19 de diciembre de 2019, por la que se establece el régimen general de los impuestos especiales (DO L 058 de 27.2.2020, p. 4).

(**) Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el marco de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

Enmienda 54

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra y

Texto de la Comisión	*Enmienda*
y) "combustible": a efectos del capítulo IV bis, todo combustible enumerado en los cuadros A y C del anexo I de la Directiva 2003/96/CE, así como cualquier otro producto puesto a la venta como carburante de automoción o combustible para calefacción, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva;	***suprimido***

Enmienda 55

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra z

Texto de la Comisión	*Enmienda*
z) "despacho a consumo": a efectos del capítulo IV bis, tendrá el mismo significado que en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva (UE) 2020/262.».	***suprimido***

Enmienda 56

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w bis) «puerto de escala»: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, a efectos de esta Directiva, quedan excluidas de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque o su equipo, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas en un puerto de transbordo de un país vecino no perteneciente a la UE y las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo o las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;

Enmienda 57

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w ter) «puerto de transbordo»: puerto en el que el movimiento de un tipo de carga para su transbordo exceda de la mayoría del tráfico total del puerto. Debe considerarse que la carga, los contenedores y las mercancías se transbordan cuando se descargan del buque al puerto con el único fin de cargarlas en otro buque;

Enmienda 58

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w quater) «rutas en aguas profundas»: aquellas rutas de navegación que conectan dos o más continentes realizadas por servicios regulares cubriendo más de 3 000 km durante los que los buques llevan a cabo operaciones de transbordo en cualquier puerto de su ruta;

Enmienda 59

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w quinquies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w quinquies) «operación de transbordo»: operación en la que se descargan cargas, contenedores o mercancías de un buque al puerto con el único fin de cargarlos en otro buque;

Enmienda 60

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w sexies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w sexies) «tercer país vecino»: país no perteneciente a la Unión conectado por la misma cuenca marítima a un Estado miembro de la Unión, o adyacente a un Estado miembro de la Unión;

Enmienda 61

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 2 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 – apartado 1 – letra w septies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	w septies) «viaje»: cualquier movimiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala y se realice para transportar pasajeros o mercancías con fines comerciales;

Enmienda 62

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 4 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 sexies

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis) El artículo 3 sexies se sustituye por el texto siguiente:
	Artículo 3 sexies
	Asignación y expedición de derechos de emisión a los operadores de aeronaves para el abastecimiento de combustible de aviación sostenible.

«1. A partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], la cantidad total de derechos de emisión a que se refiere el artículo 3 quater, apartado 5 bis, se asignará gratuitamente al abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles, según lo comunicado a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea en virtud de los artículos 7, 8 y 9 del Reglamento 2021/0205 [Reglamento ReFuelEU].

2. Cada operador de aeronaves podrá solicitar la asignación de derechos de emisión que debe realizarse gratuitamente cada año hasta 2040 en función del abastecimiento de los combustibles a los que se refiere el apartado 1 desde ... [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación].

a) Para cada tipo de combustible de aviación sostenible notificado, la cantidad de derechos de emisión recibidos corresponderá a la cantidad de derechos de emisión que el operador de aeronaves habría tenido que entregar por el mismo volumen de queroseno fósil, sobre la base de los multiplicadores establecidos por la Comisión de acuerdo con el apartado 3 del presente artículo. La cantidad de derechos de emisión será proporcional a las emisiones totales de gases de efecto invernadero evitadas con arreglo al tratamiento de dichos combustibles en virtud de la Directiva (UE) 2018/2001) y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 14, apartado 1, de la Directiva RCDE, teniendo en cuenta los precios medios de mercado para cada tipo de combustible de aviación sostenible notificado.

b) Durante un período transitorio hasta la entrada en vigor de los actos de ejecución contemplados en el artículo 14, apartado 1, los combustibles renovables de origen no biológico se clasificarán con cero emisiones en el caso de los

operadores de aeronaves que los utilicen.

3. La Comisión publicará cada año la diferencia de costes entre el queroseno y los CAS, basándose en el informe publicado en virtud del artículo 12 del Reglamento 2021/0205 [Reglamento ReFuelEU]. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la cantidad de derechos de emisión por año que deben asignarse de forma gratuita con arreglo al artículo 3 quater, apartado 5 bis, el multiplicador por tipo de CAS y las disposiciones detalladas para la asignación.

4. Una cantidad de derechos de emisión gratuitos a que se refiere el artículo 3 quater, apartado 5 bis, debe mantenerse después de 2040, a menos que, tras una evaluación de impacto, la Comisión resuelva lo contrario y lo justifique ante el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la base de la adopción evidente por el mercado de los CAS.»

Enmienda 63

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 5
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones de los buques que realicen viajes con origen en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de buques que	1. La asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones de los buques que realicen viajes con origen en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, el cincuenta por ciento (50 %) de las emisiones procedentes de buques que

realicen un viaje desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.	realicen un viaje desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y el cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro. ***Para las distancias entre un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y un puerto fuera de la jurisdicción de un Estado miembro inferiores a [xxx] millas náuticas [la Comisión calculará el número adecuado de millas náuticas], sin perjuicio de una evaluación de impacto que establezca una lista de escalas portuarias en puertos de transbordo vecinos no pertenecientes a la Unión, la asignación de derechos de emisión y la aplicación de los requisitos de entrega respecto a las actividades de transporte marítimo se aplicarán con respecto al cien por cien (100 %) de las emisiones de CO2 procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, incluidos los puertos de transbordo, y el cien por cien (100 %) de las emisiones de CO2 procedentes de buques que realicen un viaje desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.***

Enmienda 64

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 5
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis La Comisión Europea procurará asimismo el establecimiento de una medida de mercado mundial eficaz en asociación con la Organización Marítima Internacional (OMI) a fin de:
	- cubrir el 100 % de las emisiones de CO2 procedentes de buques que realicen travesías desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y
	- ampliar el ámbito de aplicación del RCDE UE para el transporte marítimo al cien por cien (100 %) de las emisiones procedentes de los buques que realicen viajes con origen en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro, y a las emisiones procedentes de buques que realicen viajes con origen en un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro y que lleguen a un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

Enmienda 65

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 5
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis No obstante lo dispuesto en los artículos 3 octies y 3 octies bis, los Estados miembros no adoptarán medidas contra las empresas navieras en lo que atañe a las emisiones de buques que efectúen viajes en rutas entre una isla y el continente o entre islas que formen parte de la misma región o zona insular o viajes a y desde puertos ubicados en una región

	ultraperiférica, entre dos puertos ubicados en dos regiones ultraperiféricas diferentes y entre un puerto ubicado en una región ultraperiférica y un puerto ubicado en el mismo Estado miembro o en otro Estado miembro. Previo informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el posible impacto de la ampliación del ámbito de aplicación del RCDE UE al transporte marítimo a y desde regiones ultraperiféricas, la Comisión valorará si está justificado poner fin a esta excepción y, si procede, presentará una modificación a tal fin.

Enmienda 66

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión con arreglo al siguiente calendario:	Las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión ***con respecto a la parte o porcentaje de las emisiones procedentes de los buques a que se refiere el artículo 3 octies,*** con arreglo al siguiente calendario:

Enmienda 67

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el ***20*** % de las emisiones verificadas notificadas ***para 2023***;	a) el ***25*** % de las emisiones verificadas notificadas ***correspondientes al primer año siguiente a 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva***;

Enmienda 68

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el ***45*** % de las emisiones verificadas notificadas ***para 2024***;	b) el ***50*** % de las emisiones verificadas notificadas ***correspondientes al segundo año siguiente a los 18 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva***;

Enmienda 69

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el ***70*** % de las emisiones verificadas notificadas ***para 2025***;	c) el ***75*** % de las emisiones verificadas notificadas ***correspondientes al tercer año siguiente a los 18 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva***;

Enmienda 70

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas ***para 2026 y los años sucesivos***.	d) el 100 % de las emisiones verificadas notificadas ***correspondientes al cuarto año posterior a los 18 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva***.

Enmienda 71

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En la medida en que se entreguen menos derechos de emisión en comparación con las emisiones verificadas del transporte marítimo correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, una vez establecida la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos de emisión entregados con respecto a cada año, se cancelará una cantidad correspondiente de derechos de emisión en lugar de subastarse con arreglo al artículo 10.	***Los Estados miembros proporcionarán al menos el 30 % de los derechos de emisión a título gratuito en el nuevo RCDE marítimo a las empresas navieras que exploten rutas de alta mar con buques que lleven a cabo al menos el 40 % de las operaciones de transbordo en una escala en un puerto de la Unión, a condición de que los buques que exploten tales rutas no desarrollen rutas elusivas alternativas y puedan demostrar una elevada eficiencia de conformidad con un parámetro de rendimiento medioambiental medible. Tales rutas se incorporarán a una lista y serán reconsideradas anualmente por la Comisión.***

Enmienda 72

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies bis bis
	1. Una empresa naviera recibirá derechos de emisión asignados gratuitamente
	a) de manera proporcional a la utilización de biocombustibles, biogás, combustibles renovables de origen no biológico y combustible de carbono reciclado, verificados por un régimen reconocido por la Comisión de conformidad con el artículo 30, apartados 5 y 6 de la Directiva (UE) 2018/2001,

b) hasta el 31 de diciembre de 2030, en el caso de los buques propulsados por GNL [y combustibles fósiles alternativos durante una fase transitoria, tal como se define en el artículo 2 del [Reglamento ReFuelMaritime]], con respecto al 50 % de los derechos de emisión que la compañía naviera esté obligada a entregar en relación con dichos buques.

1 bis Hasta el 31 de diciembre de 2030, una empresa naviera tendrá derecho a utilizar créditos internacionales para cumplir sus obligaciones establecidas en el artículo 12 hasta un máximo del 6 % de sus emisiones verificadas en un año natural si puede demostrar oficialmente que tales créditos se han obtenido participando en proyectos de descarbonización en las regiones de la Unión en las que explotan sus buques.

2. Por cada tipo de combustible referido en el apartado 1, letra a), la cantidad de derechos de emisión recibidos corresponderá a la cantidad de derechos de emisión que la empresa naviera habría sido obligada a entregar por el mismo volumen de combustible convencional, sobre la base de los multiplicadores establecidos por la Comisión con arreglo al apartado 3 del presente artículo.

3. La Comisión publicará cada año la diferencia de costes entre los distintos tipos de combustibles para uso marítimo. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete la presente Directiva en lo referente a la cantidad de derechos de emisión por año que deben asignarse de forma gratuita conforme al presente artículo, el multiplicador por tipo de combustibles renovables e hipocarbónicos según se definen en el Reglamento xxx/xxx [ReFuelMaritime] y las disposiciones detalladas para la asignación.

4. Una empresa naviera no recibirá derechos de emisión asignados de manera

gratuita por el uso de biocombustibles y biogas que no se atengan a los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero formulados en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001.

5. El 1 de enero de 2030 a más tardar, los multiplicadores a que se refiere el apartado 3, letras a) y b) se revisarán para reflejar la evolución del mercado y de la tecnología.

6. El 1 de enero de 2029 a más tardar, la Comisión evaluará si pospone la eliminación gradual de los derechos de emisión gratuitos a que se refiere el apartado 1, letra b), y la utilización de los créditos internacionales a que se refiere el apartado 1, letra a), más allá del 31 de diciembre de 2030, sobre la base de un análisis exhaustivo teniendo en cuenta el enfoque de la mejor tecnología disponible.

Enmienda 73

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies bis ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies bis ter
	Hasta el 31 de diciembre de 2030, la asignación del 100 % de los derechos de emisión a los buques empleados para importar GNL será gratuita. A más tardar el 1 de enero de 2029, la Comisión evaluará el aplazamiento de la eliminación de los derechos de emisión gratuitos para los buques utilizados para las importaciones de GNL más allá de 2030. Tal evaluación se basará en un enfoque de la mejor tecnología disponible, y en la valoración de la seguridad del suministro y de la asequibilidad del

aprovisionamiento de gas.

Enmienda 74

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies quinquies – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) publicará, antes del 1 de febrero ***de 2024***, una lista de las empresas navieras que hayan realizado una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté incluida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 octies a partir del 1 de enero ***de 2023*** y que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera de conformidad con el apartado 1; y	a) publicará, antes del 1 de febrero ***del segundo año siguiente a los 18 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva***, una lista de las empresas navieras que hayan realizado una actividad marítima enumerada en el anexo I, que esté incluida en el ámbito de aplicación definido en el artículo 3 octies a partir del 1 de enero ***del primer año siguiente a los 18 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva*** y que especifique la autoridad responsable de la gestión de cada empresa naviera de conformidad con el apartado 1; y

Enmienda 75

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies quinquies bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 octies quinquies bis
	1. La Comisión propondrá un Fondo para la Transición del Sector Marítimo («el Fondo Marítimo») específico mediante un acto legislativo con el fin de promover y acelerar proyectos, inversiones, innovaciones y primeras aplicaciones industriales que faciliten la descarbonización en el sector marítimo de la Unión, también en el transporte

marítimo de corta distancia y en los puertos;

2. El Fondo del Sector Marítimo formará parte integrante del presupuesto de la UE y estará presupuestado al completo dentro de los límites del MFP. La dotación presupuestaria de este programa se expresará en forma de una cantidad establecida a un nivel equivalente al 75 % de los ingresos esperados de la subasta de derechos de emisión del sector marítimo. El Fondo se ejecutará en régimen de gestión compartida con los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo.

3. El Fondo Marítimo específico apoyará la transición hacia un sector marítimo eficiente y resiliente en materia de clima en la Unión, apoyando el desarrollo de tecnologías innovadoras para la descarbonización del sector, la producción de combustibles alternativos sostenibles conforme se define en el Reglamento (UE) XXX/XXX relativo al uso de combustibles sostenibles, renovables, hipocarbónicos y de cero emisión en el transporte marítimo, incluidos sistemas para la recogida de materias primas para combustibles alternativos, inversiones en investigación y desarrollo y la primera aplicación industrial de tecnologías y diseños para la reducción de las emisiones de GEI, también en la flota, así como el fomento de la renovación de la flota en toda la industria de la construcción naval, la investigación en materia de nuevos motores y tecnologías, y las infraestructuras portuarias;

4. Los ingresos del Fondo se utilizarán para ayudar a la protección, la regeneración y la mejora de la gestión de los ecosistemas marinos afectados por el calentamiento global, como las zonas marinas protegidas, y para fomentar una economía azul sostenible transversal,

como la energía marina renovable.

5. Al asignar los recursos del Fondo Marítimo a cada Estado miembro se tendrá en cuenta el impacto en el sector de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE, así como el potencial de innovación del proyecto y la inversión de que se trate para alcanzar los objetivos establecidos en dicha propuesta de Directiva.

6. Los recursos del Fondo Marítimo no se generarán mediante la reasignación de recursos procedentes de otras políticas, fondos o programas de la Unión.

7. Todas las inversiones apoyadas con el Fondo se harán públicas y serán coherentes con los objetivos de la presente Directiva.

8. El Fondo Marítimo servirá de ejemplo, y la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, mantendrá un diálogo abierto con la OMI para impulsar un fondo a escala mundial que aborde la descarbonización del sector marítimo mundial.

Enmienda 76

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la	1. La Comisión estudiará posibles modificaciones en relación con la adopción por parte de la Organización Marítima Internacional de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo***, con el fin de garantizar y catalizar un enfoque mundial***. En caso de que se adopte una medida de este tipo y, en cualquier caso, antes del balance mundial

Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá seguir el informe con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva.

de 2028 y, a más tardar, el 30 de septiembre de 2028, la Comisión***, en consulta, cuando proceda, con el Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático,*** presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que examinará dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá seguir el informe con una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar, en su caso, la presente Directiva***, a fin de ajustar la legislación de la Unión a las medidas adoptadas a escala mundial***.

Enmienda 77

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La Comisión supervisará la aplicación del presente capítulo ***y*** las posibles tendencias en lo que se refiere a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***dicha elusión***.	2. La Comisión supervisará ***y evaluará*** la aplicación del presente capítulo***,*** las posibles tendencias ***y los efectos negativos*** en lo que se refiere***, entre otras cosas, a la competitividad del sector marítimo de la Unión y*** a las empresas que intentan evitar estar sujetas a los requisitos de la presente Directiva ***a través de informes anuales en los que se analicen las distorsiones del mercado y el deterioro de las condiciones de competencia equitativas del sector marítimo. Entre las tendencias analizadas, la Comisión examinará los cambios en las escalas de transbordo efectuadas en puertos de la Unión, el número de viajes procedentes de puertos vecinos y de escalas portuarias de buques de aporte, y los cambios generalizados en el tráfico portuario de los puertos de la Unión, entre otros aspectos. En este contexto, la Comisión analizará y considerará la posible inclusión de buques de más de 400 toneladas brutas y buques de servicios de***

suministro en alta mar. Si procede, la Comisión propondrá medidas para evitar ***los posibles efectos negativos***.

Al supervisar la aplicación del presente capítulo de conformidad con el párrafo primero, la Comisión supervisará además los posibles problemas derivados del hecho de que el cumplimiento del Reglamento (UE) n.º 2003/87/CE y del Reglamento (UE) 2015/757 por parte de un buque sea una responsabilidad compartida del operador y del propietario registrado, y propondrá medidas para colmar las lagunas, según proceda.

Enmienda 78

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión, en estrecha cooperación con las partes interesadas, evaluará, sobre la base de datos reales, la competitividad de la Unión y de su sector marítimo, sus puertos y regiones marítimas y costeras afectadas y sus islas, así como su exposición a fugas de carbono y de empresas, incluidos las repercusiones y los riesgos posibles de estas disposiciones con respecto a la evasión, la deslocalización de las escalas y las actividades portuarias a puertos fuera de la Unión y la conectividad de los puertos de Europa mediante una evaluación de impacto exhaustiva del paquete de medidas «Objetivo 55». En el mismo informe marco, la Comisión examinará también los cambios en el mercado laboral, las tarifas de transporte de mercancías, el poder adquisitivo de los hogares y las interrupciones de la cadena de suministro. Tras dicha evaluación de

impacto, la Comisión desarrollará los mecanismos de apoyo adecuados y determinará si está justificado revisar la presente Directiva y, si procede, presentará una propuesta legislativa a tal fin, con vistas a lograr la reducción de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero y preservar la igualdad de condiciones de competencia. Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector marítimo han aumentado y se espera que sigan creciendo, por lo que debe examinarse detenidamente el ajuste a un instrumento de mercado desarrollado en la OMI como medio para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión y la neutralidad climática de aquí a 2050, tal como se establece en la Ley del Clima, así como para hacer frente a los posibles efectos negativos.

Enmienda 79

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 6
Directiva 2003/87/CE
Artículo 3 octies sexies – apartado 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 ter En 202X (un año después de la primera introducción gradual del RCDE para el sector marítimo), la Comisión preparará un informe sobre la evolución de los costes de importación y exportación en forma de costes indirectos derivados del transporte marítimo para los fabricantes europeos. Sobre esta base, la Comisión propondrá a los Estados miembros que adopten medidas financieras con arreglo al artículo 10 bis, apartado 6, párrafos segundo y cuarto, en favor de sectores o subsectores que estén expuestos a un riesgo real de fuga de carbono debido a los costes indirectos efectivamente soportados por los costes

adicionales de transporte repercutidos en los precios del transporte marítimo de mercancías para la importación o exportación de productos, precursores, materias primas y mercancías. Esas medidas financieras deberán ser acordes a las normas en materia de ayudas estatales y, en particular, no ocasionar distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior.

Enmienda 80

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 8
Directiva 2003/87/CE
Artículo 6 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión ***equivalentes a las emisiones totales de la instalación en*** dicho año, ***verificadas*** de conformidad con ***el artículo*** 15.	e) la obligación de entregar, en los cuatro meses siguientes al final de cada año natural, derechos de emisión ***con arreglo a la presente Directiva***, ***verificados*** de conformidad con ***los artículos 3 octies ter y*** 15.

Enmienda 81

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 10
Directiva 2003/87/CE
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En [el año siguiente a la entrada en vigor de la presente modificación], ***la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se reducirá en [-- millones de derechos de emisión (que se determinarán en función del año de entrada en vigor)]. Ese mismo año***, la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en ***79 millones*** de derechos de emisión para el transporte marítimo. A partir de [año siguiente a la entrada en vigor de la	En [el año a que se refiere el artículo 3 octies bis, apartado 1, letra a), tras la entrada en vigor de la presente modificación], la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión se incrementará en [cifra correspondiente al ámbito de aplicación de las actividades de transporte marítimo, tal y como establece el artículo 3 octies de la Directiva 2003/87/CE] de derechos de emisión para el transporte marítimo. A partir de [año siguiente a la

presente modificación], el factor lineal será del 4,2 %. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].;	entrada en vigor de la presente modificación], el factor lineal será del 4,2 %. La Comisión publicará la cantidad de derechos de emisión para toda la Unión en un plazo de 3 meses a partir de [fecha de entrada en vigor de la modificación que debe insertarse].

Enmienda 82

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1

Texto en vigor	*Enmienda*
1. A partir de 2019, los Estados miembros subastarán todos los derechos de emisión que no se asignen de forma gratuita con arreglo a los artículos 10 bis, 3 octies bis, 3 octies ter y 10 quater de la presente Directiva y no se hayan incorporado a la reserva de estabilidad del mercado establecida mediante la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo, «reserva de estabilidad del mercado») o se hayan cancelado de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la presente Directiva.	1. A partir de 2019, los Estados miembros subastarán todos los derechos de emisión que no se asignen de forma gratuita con arreglo a los artículos 10 bis, 3 octies bis, 3 octies ter y 10 quater de la presente Directiva y no se hayan incorporado a la reserva de estabilidad del mercado establecida mediante la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo, «reserva de estabilidad del mercado») o se hayan cancelado de conformidad con el artículo 12, apartado 4, de la presente Directiva.
_____	_____
[2] Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).	[2] Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

Enmienda 83

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Además, se subastará para el Fondo de Modernización el ***2,5*** % de la cantidad total de derechos de emisión entre [año siguiente a la entrada en vigor de la Directiva] y 2030. Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 65 % de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte B.	Además, se subastará para el Fondo de Modernización el ***4*** % de la cantidad total de derechos de emisión entre [año siguiente a la entrada en vigor de la Directiva] y 2030 ***y el equivalente al 1,5 % de la cantidad total de derechos de emisión del volumen que supere los 400 millones de derechos de emisión apartados en la reserva de estabilidad del mercado a efectos del Fondo de Modernización***. Los Estados miembros beneficiarios de esta cantidad de derechos de emisión serán los Estados miembros con un PIB per cápita a precios de mercado por debajo del 65 % de la media de la Unión durante el período comprendido entre 2016 y 2018. Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte B. ***Los fondos correspondientes a esta cantidad de derechos de emisión se distribuirán de conformidad con el anexo II ter, parte B. Además, se pondrá a disposición del Fondo de Innovación establecido en virtud del artículo 10 bis, apartado 8, el 1,5 % de la cantidad total de derechos de emisión entre [año siguiente a la entrada en vigor de la Directiva] y 2030 que supere los 400 millones de derechos de emisión mantenidos en la reserva de estabilidad del mercado a efectos del Fondo de Modernización. Ningún otro incremento del Fondo de Modernización y el Fondo de Innovación se generará mediante la reasignación de recursos procedentes de otras políticas, fondos o programas de la Unión.***

Enmienda 84

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes.***;***	3. Los Estados miembros determinarán la utilización de los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión, excepto en el caso de los ingresos constatados como recursos propios de conformidad con el artículo 311, apartado 3, del TFUE y consignados en el presupuesto de la Unión***, y los ingresos transferidos al Fondo para la Transición del Sector Marítimo de conformidad con el artículo 3 octies quinquies bis***. Los Estados miembros utilizarán los ingresos procedentes de la subasta de derechos de emisión a que se refiere el apartado 2, a excepción de los ingresos utilizados para la compensación de los costes indirectos del carbono a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 6, para uno o varios de los fines siguientes.

Enmienda 85

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b bis (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) en el apartado 3, se inserta la letra a bis) siguiente después de la letra a):
	«a bis) para facilitar la transición ecológica por medio de la reinversión de los beneficios de la subasta en el sector del que proceden los ingresos, a fin de estimular la innovación y el desarrollo tecnológico, prestar asistencia en la primera aplicación industrial, desarrollar más mecanismos de apoyo y crear las

infraestructuras necesarias; »

Enmienda 86

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra b ter (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra f

Texto en vigor	*Enmienda*
	b bis) en el apartado 3, la letra f) queda modificada como sigue:
f) para fomentar el paso a formas de transporte con un nivel bajo de emisiones y al transporte público;	***«f)*** para fomentar el paso a formas de transporte con un nivel bajo de emisiones y al transporte públic***o, en particular el desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros y mercancías, proyectos multimodales de transporte aéreo y ferroviario en la red RTE-T, conexiones ferroviarias con vistas a reducir los vuelos en distancias cortas, en la medida de lo posible, y puertos multimodales.»***;

Enmienda 87

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión	*Enmienda*
h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios, incluso mediante la reducción de impuestos con efecto distorsionador;***;***	h) para medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética, sistemas de calefacción urbana y el aislamiento de las viviendas o prestar ayuda financiera para abordar aspectos sociales en hogares con ingresos bajos y medios***, así como en pymes y microempresas***, incluso mediante la reducción de impuestos con efecto distorsionador;

Enmienda 88

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 11 – letra d
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, incluidas las modalidades para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión con objeto de garantizar que estas se llevan a cabo de una manera abierta, transparente, armonizada y no discriminatoria.	4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 a fin de completar la presente Directiva en lo referente al calendario, la gestión y demás aspectos de las subastas, incluidas las modalidades para transferir una parte de los ingresos al presupuesto de la Unión ***y al Fondo Marítimo*** con objeto de garantizar que estas se llevan a cabo de una manera abierta, transparente, armonizada y no discriminatoria.

Enmienda 89

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 1 bis – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1 bis No se asignará ningún derecho de forma gratuita en relación con la producción de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] a partir de la fecha ***de aplicación del*** mecanismo ***de ajuste en frontera por emisiones de carbono***.	1 bis No se asignará ningún derecho de forma gratuita en relación con la producción de los productos enumerados en el anexo I del Reglamento [MAFC] a partir de la fecha ***en que el MAFC haya demostrado plenamente su eficacia a la hora de igualar los costes de CO2 entre los productos importados y los productos nacionales, según notifique la Comisión antes de que concluya el período transitorio para la introducción de este nuevo instrumento de prevención de fugas de carbono previsto en el artículo 30, apartado 2, del [Reglamento MAFC]. La prohibición de conceder la asignación gratuita a la fabricación de esos productos, establecida en el párrafo primero, no se aplicará a ninguna parte de la fabricación de dichos productos que se exporte a terceros países que no***

	cuenten con un mecanismo ***de tarificación del carbono similar o equivalente al RCDE UE***.

Enmienda 90

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8. 365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.	8. 365 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría asignarse gratuitamente con arreglo al presente artículo y 85 millones de derechos de emisión de la cantidad que, de otro modo, podría subastarse con arreglo al artículo 10, así como los derechos de emisión resultantes de la reducción de la asignación gratuita a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 1 bis, se pondrán a disposición de un fondo con el objetivo de apoyar la innovación en tecnologías y procesos hipocarbónicos ***que permitan el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos,*** y contribuirán a los objetivos de contaminación cero (el «Fondo de Innovación»). Los derechos de emisión que no se expidan a los operadores de aeronaves debido al cierre de los mismos y que no sean necesarios para cubrir cualquier insuficiencia en las entregas por parte de dichos operadores se utilizarán también como apoyo a la innovación, tal como figura en el párrafo primero.

Enmienda 91

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en ***los anexos*** I ***y III***, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO2 en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables innovadoras; en emplazamientos geográficamente equilibrados. El Fondo de Innovación también ***podrá dar apoyo*** a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia para descarbonizar el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo***, ferroviario*** y por carretera. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que contribuya a mitigar el cambio climático.	El Fondo de Innovación debe cubrir los sectores enumerados en ***el anexo*** I, incluida la captura y utilización del carbono en condiciones seguras para el medio ambiente, que contribuya considerablemente a mitigar el cambio climático, así como los productos ***y los procesos*** que sustituyan a otros con una fuerte intensidad de carbono, producidos en los sectores incluidos en el anexo I, y que ayuden a estimular la construcción y el funcionamiento de proyectos que tengan como objetivo la captura y el almacenamiento geológico de CO2 en condiciones seguras para el medio ambiente, así como las tecnologías de almacenamiento de energía y las energías renovables***, sostenibles e*** innovadoras ***y de bajas emisiones o de emisión cero***; en emplazamientos geográficamente equilibrados. El Fondo de Innovación también ***dará*** apoyo a tecnologías e infraestructuras innovadoras de vanguardia***, incluidas las infraestructuras de repostaje y recarga en los puertos, las infraestructuras de conexión a la red eléctrica y otras infraestructuras energéticas, así como la primera aplicación industrial,*** para descarbonizar el sector marítimo y para la producción de combustibles con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en el transporte aéreo y por carretera, ***así como para profundizar en el desarrollo del sistema ferroviario y del transporte público local, por lo que se refiere a las infraestructuras físicas y digitales y las flotas, promoviendo un cambio modal***. Se prestará especial atención a los proyectos en los sectores incluidos en el [Reglamento MAFC] para apoyar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, captura y utilización del carbono, captura y almacenamiento geológico de carbono, energías renovables y almacenamiento de energía, de manera que

contribuya a mitigar el cambio climático.

Enmienda 92

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Asimismo, el Fondo de Innovación respaldará medidas para promover la transición hacia un sector marítimo de la Unión que sea eficiente en el uso de la energía y resiliente frente al cambio climático, apoyando la implantación de combustibles alternativos sostenibles y de bajas emisiones, y el desarrollo de tecnologías innovadoras y de emisión cero y de infraestructuras para la descarbonización del sector.

Enmienda 93

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El Fondo de Innovación tendrá como objetivo prestar un apoyo geográficamente equilibrado a los sectores cubiertos, teniendo en cuenta las circunstancias sectoriales y las necesidades de inversión específicas.

Enmienda 94

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 12 – letra g
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 bis – apartado 8 – párrafo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Cuando sea posible, los proyectos financiados por el Fondo de Innovación compartirán conocimientos con proyectos e investigadores establecidos en la Unión que tengan un interés legítimo. La Comisión definirá en las convocatorias de propuestas las condiciones para dicho intercambio de conocimientos.

Enmienda 95

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. ***No se subvencionarán con cargo al*** Fondo de Modernización ***las instalaciones de generación de electricidad que utilicen*** combustibles ***fósiles***.»;	Las inversiones subvencionadas serán acordes a los objetivos de la presente Directiva, así como a los objetivos de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el Pacto Verde Europeo (*) y el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y a los objetivos a largo plazo expresados en el Acuerdo de París. ***El*** Fondo de Modernización ***prestará apoyo a los combustibles y las tecnologías de transición, los*** combustibles ***y las tecnologías renovables sostenibles, y los combustibles y las tecnologías de emisión cero***.»;

Enmienda 96

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*

a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables;	a) la generación y uso de electricidad a partir de fuentes renovables***, de combustibles de bajas emisiones de carbono y de combustibles de emisión cero que sustituyen a un sistema de mayor intensidad de emisiones de CO2***;

Enmienda 97

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables;	b) la calefacción y refrigeración a partir de fuentes renovables***, de combustibles de bajas emisiones de carbono y de combustibles de emisión cero que sustituyen a un sistema de mayor intensidad de emisiones de CO2***;

Enmienda 98

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 14 – letra b
Directiva 2003/87/CE
Artículo 10 quinquies – apartado 2 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	f bis) inversiones en la implantación de infraestructura para los combustibles alternativos.

Enmienda 99

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra -a (nueva)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*

	-a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
1. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión puedan transferirse entre	« 1. Los Estados miembros velarán por que los derechos de emisión puedan transferirse entre
a) personas en la Unión;	***a) entidades reguladas*** en la Unión;
b) personas en la Unión y personas en terceros países donde tales derechos de emisión sean reconocidos de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 25, sin más restricciones que las consideradas en la presente Directiva o las adoptadas de conformidad con ésta.	***b) entidades reguladas*** en la Unión y personas en terceros países donde tales derechos de emisión sean reconocidos de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 25, sin más restricciones que las consideradas en la presente Directiva o las adoptadas de conformidad con ésta.
	c) entidades reguladas en la Unión e intermediarios financieros que actúen en nombre de entidades reguladas en la Unión.»;

Enmienda 100

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 – letra c y párrafos 1 bis (nuevo) y 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) cada empresa naviera entregue un número de derechos de emisión igual a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 3 octies quater.	c) cada empresa naviera entregue un número de derechos de emisión igual a sus emisiones totales durante el año natural anterior, verificadas de conformidad con el artículo 3 octies quater ***y el artículo 3 octies bis***. ***Las compañías navieras podrán entregar menos derechos de emisión en función de:*** ***- la clase de hielo o la navegación en condiciones de hielo, o ambas, de los buques.*** ***A más tardar el 31 de diciembre de 2023 [el año anterior al primer año de notificación a que se refiere el artículo 3 octies bis], la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 23 por el***

que se complete la presente Directiva en lo que respecta al método para entregar un número ajustado de derechos de emisión para buques con clase de hielo, en particular:

- la metodología para calcular y determinar los ajustes de los derechos de emisión que deben entregarse anualmente, en función de las características técnicas que aumentan las emisiones de los buques con clase de hielo durante su navegación en todo momento y cualquier aumento adicional de las emisiones debido a la navegación en condiciones de hielo, y

- los requisitos correspondientes que deben cumplir las empresas navieras que tengan la intención de entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo o a la navegación en condiciones de hielo, o a ambas cosas, de los buques.

Enmienda 101

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión de las empresas navieras velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con ***el párrafo*** primero se cancelen posteriormente.;	Los Estados miembros, los Estados miembros responsables de la gestión y las autoridades responsables de la gestión de las empresas navieras velarán por que los derechos de emisión entregados de conformidad con ***los párrafos*** primero ***y segundo*** se cancelen posteriormente.

Enmienda 102

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 15 – letra e bis (nueva)

Directiva 2003/87/CE
Artículo 12 – apartado 4

Texto en vigor	*Enmienda*
	e bis) el apartado 4 quedará modificado como sigue:
4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para velar por que los derechos de emisión se cancelen en cualquier momento a petición de ***su*** titular. En caso de cese de la capacidad de generación de electricidad en su territorio como consecuencia de medidas nacionales adicionales, los Estados miembros podrán cancelar una cantidad máxima de derechos de emisión del total que deben subastar con arreglo al artículo 10, apartado 2, hasta la cantidad correspondiente al promedio de emisiones verificadas de la instalación de que se trate en los cinco años anteriores al cese de capacidad. El Estado miembro informará a la Comisión de la anulación prevista de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4.	«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para velar por que los derechos de emisión se cancelen en cualquier momento a petición de ***la entidad regulada*** titular. En caso de cese de la capacidad de generación de electricidad en su territorio como consecuencia de medidas nacionales adicionales, los Estados miembros podrán cancelar una cantidad máxima de derechos de emisión del total que deben subastar con arreglo al artículo 10, apartado 2, hasta la cantidad correspondiente al promedio de emisiones verificadas de la instalación de que se trate en los cinco años anteriores al cese de capacidad. El Estado miembro informará a la Comisión de la anulación prevista de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4.

Enmienda 103

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 16
Directiva 2003/87/CE
Artículo 14 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Dichos actos de ejecución serán aplicables a los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo	Dichos actos de ejecución serán aplicables a los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el uso de biomasa establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), con los ajustes necesarios para su aplicación en virtud de la presente Directiva, para que dicha biomasa tenga la calificación de cero. Especificarán cómo

contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen estas emisiones y se evite el doble cómputo.».	contabilizar el almacenamiento de las emisiones procedentes de una combinación de fuentes con calificación de cero y de fuentes que no estén sujetas a una calificación de cero. También especificarán cómo contabilizar las emisiones procedentes de combustibles renovables de origen no biológico y combustibles de carbono reciclado, y velarán por que se contabilicen estas emisiones y se evite el doble cómputo. ***Especificarán asimismo como contabilizar las emisiones «de la extracción al depósito de combustible» de los combustibles renovables e hipocarbónicos»***;

Enmienda 104

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 19 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	«19 bis) en el artículo 19, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
2. ***Cualquier persona podrá*** ser ***titular*** de derechos de emisión. El registro será accesible al público y constará de cuentas separadas donde se registrarán los derechos de emisión de que sea titular cada ***persona*** a la que se expidan o transfieran, o de la que se transfieran derechos de emisión.	«2. ***Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5, además de las cuentas de la administración central y nacional, solo podrán*** ser ***titulares*** de derechos de emisión ***las entidades reguladas que tengan obligaciones de cumplimiento del RCDE pasadas, actuales o previsibles para el futuro.*** El registro será accesible al público y constará de cuentas separadas donde se registrarán los derechos de emisión de que sea titular cada ***entidad*** a la que se expidan o transfieran, o de la que se transfieran derechos de emisión.

Enmienda 105

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 ter (nuevo)

Directiva 2003/87/CE
Artículo 19 – punto 2 bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 ter En el artículo 19, después del apartado 2, se añade el apartado siguiente:
	«2 bis Las entidades reguladas con unas emisiones totales anuales inferiores a 25 000 toneladas equivalentes de dióxido de carbono podrán delegar en una persona física o jurídica la apertura en el registro de cuentas pertenecientes a la entidad regulada para realizar todas las transacciones para las que esté autorizada dicha cuenta en nombre de la entidad regulada. La responsabilidad del cumplimiento seguirá recayendo en la entidad regulada. Cuando la entidad regulada delegue en una persona física o jurídica, garantizará que no existe conflicto de intereses entre la persona delegada y las autoridades competentes, los administradores nacionales, los verificadores u otros organismos sujetos a las disposiciones de la presente Directiva.

Enmienda 106

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 quater (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 23 – apartado 3

Texto en vigor	*Enmienda*
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 3 quinquies, apartado 3, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 bis, apartados 1 y 8, el artículo 10 ter, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 bis, apartado 1, el artículo 25 bis, apartado 1, y el artículo 28 quater podrá ser revocada en	3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 3 quinquies, apartado 3***, el artículo 3 sexies***, el artículo 10, apartado 4, el artículo 10 bis, apartados 1 y 8, el artículo 10 ter, apartado 5, el artículo 12, apartado 7, párrafo tercero, el artículo 19, apartado 3, el artículo 22, el artículo 24, apartado 3, el artículo 24 bis, apartado 1, el artículo 25 bis, apartado 1, y el artículo 28 quater podrá ser revocada en

cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.;	cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.;

Enmienda 107

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 quinquies (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 29 ter (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	19 quinquies después del artículo 29 bis se añade el artículo 29 ter siguiente:
	«Artículo 29 ter
	Mecanismo de contención de la volatilidad de los precios a corto plazo
	Cuando, durante más de cuatro semanas consecutivas, el precio medio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, sea superior al 15 % del precio medio de los derechos de emisión durante las cuatro semanas consecutivas anteriores a las subastas de los derechos de emisión, la Comisión adoptará, con carácter de urgencia, una decisión para liberar x millones de derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 bis, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814. La Comisión Europea notificará, tres meses después de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, las repercusiones globales en el precio del carbono de la Unión, los participantes en el mercado y la REM.

Este informe se publicará y estará a disposición del público.»

Enmienda 108

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 19 sexies (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 29 quater (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	19) sexies Después del artículo 29 bis se añade el artículo 29 quater siguiente:
	«Artículo 29 quater
	Límite máximo virtual temporal
	Cuando, durante más de cuatro semanas consecutivas, el precio de los derechos de emisión en las subastas celebradas de conformidad con el acto adoptado con arreglo al artículo 10, apartado 4, sea el doble del precio medio en 2021 o el triple del precio medio en 2020, la Comisión adoptará, hasta el [insértese fecha (a saber, el 31 de diciembre de 2025)], una decisión para liberar suficientes derechos de emisión cubiertos por el presente capítulo de la reserva de estabilidad del mercado, de conformidad con el artículo 1 bis, apartado 7, de la Decisión (UE) 2015/1814, con el fin de apoyar el ‚mecanismo de protección de fugas de carbono existente. »

Enmienda 109

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21
Directiva 2003/87/CE
Capítulo IV bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Se inserta el siguiente capítulo IV bis después del artículo 30:	***suprimido***

[...]	***(supresión de todo el punto 21 del capítulo IV bis)***

Enmienda 110

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 21 bis (nuevo)
Directiva 2003/87/CE
Artículo 31 -bis (nuevo)

Texto en vigor	*Enmienda*
	21 bis Se añade el artículo 31 -bis siguiente después del artículo 31del capítulo V:
	«Artículo 31 -bis
	La Comisión examinará de manera continuada la presente Directiva en lo que se refiere a la simplificación reglamentaria [e incluirá el efecto combinado y acumulativo del paquete de medidas «Objetivo 55»] y, en su caso, propondrá modificaciones de la presente Directiva. La Comisión y las autoridades competentes se adaptarán continuamente a las mejores prácticas en los procedimientos administrativos y adoptarán todas las medidas para simplificar el cumplimiento de la presente Directiva, manteniendo las cargas administrativas en el mínimo. »

Enmienda 111

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – apartado 1 – punto 22
Directiva 2003/87/CE
Anexos

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Los anexos I, II ter, IV y V de la Directiva 2003/87/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva***, y los anexos III,***	(22) Los anexos I, II, IV y VI de la Directiva 2003/87/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

III bis y III ter se insertan en la Directiva 2003/87/CE con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

Enmienda 112

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 1 – punto 1 – letra c
Decisión (UE) 2015/1814
Artículo 1 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre 833 y 1096 millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y 833 millones se deducirá del volumen de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de ***septiembre*** de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a 1 096 millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá del volumen de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de ***septiembre*** de ese año será igual al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará.	5. Si, en un año dado, la cantidad total de derechos de emisión en circulación se encuentra entre 833 y 1096 millones, una cantidad de derechos de emisión equivalente a la diferencia entre la cantidad total de derechos de emisión en circulación, tal como se indique en la publicación más reciente con arreglo al apartado 4 del presente artículo, y 833 millones se deducirá del volumen de derechos de emisión por subastar por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y se incorporará a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de ***julio*** de ese año. Si la cantidad total de derechos de emisión en circulación es superior a 1 096 millones de derechos de emisión, la cantidad de derechos de emisión que se deducirá del volumen de derechos de emisión que subastarán los Estados miembros con arreglo al artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE y que se incorporarán a la reserva a lo largo de un período de 12 meses a partir del 1 de ***julio*** de ese año será igual al 12 % de la cantidad total de derechos de emisión en circulación. No obstante lo dispuesto en la última frase, hasta el 31 de diciembre de 2030, el porcentaje se duplicará ***si durante el año anterior el precio medio del derecho de emisión en el mercado europeo del carbono es inferior a***

	30 EUR.
Sin perjuicio de la cantidad total de derechos de emisión que deba deducirse de conformidad con el presente apartado, hasta el 31 de diciembre de 2030 no se tendrán en cuenta los derechos de emisión contemplados en el artículo 10, apartado 2, párrafo primero, letra b), de la Directiva 2003/87/CE en la determinación de las cuotas con las que los Estados miembros contribuyen a esa cantidad total.	Sin perjuicio de la cantidad total de derechos de emisión que deba deducirse de conformidad con el presente apartado, hasta el 31 de diciembre de 2030 no se tendrán en cuenta los derechos de emisión contemplados en el artículo 10, apartado 2, párrafo primero, letra b), de la Directiva 2003/87/CE en la determinación de las cuotas con las que los Estados miembros contribuyen a esa cantidad total.

Enmienda 113

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 1 – punto 1 – letra c
Decisión (UE) 2015/1814
Artículo 1 – apartado 5 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5 bis A menos que se decida de otro modo en la primera revisión realizada de conformidad con el artículo 3, a partir de 2023 los derechos mantenidos en la reserva que superen los 400 millones de derechos de emisión ***dejarán de ser válidos.;***	5 bis A menos que se decida de otro modo en la primera revisión realizada de conformidad con el artículo 3, a partir de 2023 los derechos mantenidos en la reserva que superen los 400 millones de derechos de emisión ***se reservarán para incrementar el Fondo de Modernización y el Fondo de Innovación y evitar la aplicación del factor de corrección intersectorial***.

Enmienda 114

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 1 – punto 2
Decisión (UE) 2015/1814
Artículo 1 bis

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) Se inserta el artículo 1 bis siguiente:	***suprimido***
«Artículo 1 bis	
Funcionamiento de la reserva de	

estabilidad del mercado para los sectores de los edificios y el transporte por carretera

[...]

Enmienda 115

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 2 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
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 de propiedad estatal utilizados sin fines comerciales.	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**,** a los buques de propiedad estatal utilizados con fines no comerciales ni ***a los buques con fines de protección civil y de búsqueda y salvamento***.

Enmienda 116

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 3 – letra b

Texto en vigor	*Enmienda*
	- 1 bis En el artículo 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
b) «puerto de escala»: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, las	«b) «puerto de escala»: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente***, a efectos del presente Reglamento,*** quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar

paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;	el buque y/o su equipo, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, ***las paradas en un puerto de transbordo de un tercer país vecino,*** las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;

Enmienda 117

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto -1 ter (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 3 – letras o bis (nueva) y o ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	- 1 ter en el artículo 3 se añaden las letras o bis) y o ter) siguientes:
	o bis) «navegación en condiciones de hielo»: navegación de un buque de clase de hielo en una zona marítima situada en el borde del hielo.
	o ter) «borde del hielo»: se define en el apartado 4.4 de la Nomenclatura de la OM del hielo marino, de marzo de 2014, como el límite en cualquier momento dado entre el mar abierto y el hielo marino de cualquier tipo, sea fijo o a la deriva.

Enmienda 118

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 4 – letra -a (nueva)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 6 – apartado 4

Texto en vigor	*Enmienda*
	-a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
4. El plan de seguimiento también ***podrá***	***«4. Por lo que respecta a las empresas***

contener información sobre la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y/o los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de los datos empleados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo de permanencia en el mar correspondientes a navegación en hielo.	***navieras que deseen entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo de los buques o la navegación en condiciones de hielo, o ambas cosas, de conformidad con la Directiva 2003/87/CE,*** el plan de seguimiento ***contendrá*** información sobre la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de los datos empleados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo de permanencia en el mar correspondientes a navegación en ***condiciones de*** hielo. ***También se facilitará información sobre los procedimientos de registro de la fecha y la hora de navegación en condiciones de hielo y sobre si el viaje se realiza entre puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro o con origen o destino en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro. »***

Enmienda 119

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 5 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 9 – apartado 1

Texto en vigor	*Enmienda*
	5 bis El artículo 9, apartado 1 queda modificado como sigue:
	a) se añade la letra h) siguiente:
	«h) clase de hielo y si el viaje comprendió la navegación en condiciones de hielo, y si la empresa naviera se propone entregar menos derechos de emisión por ese motivo con arreglo a la Directiva 2003/87/CE. Si los viajes comprendieron la navegación en condiciones de hielo y si la empresa naviera se propone entregar menos derechos de emisión por ese motivo con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, también se facilitará la información

	relativa a la fecha, la hora y la ubicación de tal navegación en condiciones de hielo, el método utilizado para medir el consumo de fueloil, el consumo de combustible y el factor de emisión del combustible para cada tipo de combustible al navegar en tales condiciones, así como la distancia recorrida en dicha navegación.
	b) el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:
Las empresas podrán hacer también un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso.	***«Si la empresa naviera tiene la intención de entregar menos derechos de emisión debido a la navegación del buque en condiciones de hielo con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, solo podrá aplicar la excepción prevista en el párrafo primero a los meses en los que el buque no navegue en condiciones de hielo.»;***

Enmienda 120

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 5 ter (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 9 – apartado 2

Texto en vigor	*Enmienda*
	5 ter El apartado 2 del artículo 9 se sustituirá por el texto siguiente:
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo y sin perjuicio del artículo 10, las empresas estarán exentas de la obligación de hacer un seguimiento por viaje de la información del apartado 1 del presente artículo si:	«2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo y sin perjuicio del artículo 10, las empresas estarán exentas de la obligación de hacer un seguimiento por viaje de la información del apartado 1 del presente artículo si***:»***
a) todos los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y	a) todos los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y ***concurre alguna de las condiciones siguientes:***
b) el buque realiza, según su planificación, más de 300 viajes durante el	b) el buque realiza, según su planificación, más de 300 viajes durante el período de

período de notificación**.**	notificación***, o***
	c) la empresa que realiza esos viajes pierde el derecho a entregar menos derechos de emisión debido a la navegación en condiciones de hielo de conformidad con la Directiva 2003/87/CE.»;

Enmienda 121

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – apartado 1 – punto 6 bis (nuevo)
Reglamento (UE) 2015/757
Artículo 10 – apartado 1 – letra k bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis En el artículo 10, se añade la letra k bis) siguiente:
	«k bis) Las empresas podrán hacer un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso. Por lo que respecta a las empresas navieras que tienen la intención de entregar menos derechos de emisión en función de la clase de hielo o a la navegación en condiciones de hielo, o a ambas cosas, de los buques de conformidad con la Directiva 2003/87/CE, el plan de seguimiento contendrá por separado las emisiones de CO2 agregadas de todos los viajes en que haya tenido lugar navegación en condiciones de hielo y la distancia total recorrida durante los viajes realizados en estas condiciones.»

Enmienda 122

Propuesta de Directiva
Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros adoptarán	1. Los Estados miembros adoptarán

las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ***los artículos 1 y 2 de*** la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre ***de 2023***. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas ***disposiciones***.	las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre ***del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva***. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas ***medidas***.

Enmienda 123

Propuesta de Directiva
Anexo – apartado 1 – letra c – inciso vii - tabla
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – apartado 1 – letra c – inciso vii - tabla

Texto de la Comisión	
«Transporte marítimo	Gases de efecto invernadero cubiertos por el Reglamento (UE) 2015/757»;
Actividades de transporte marítimo de buques incluidos en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo que realizan travesías de transporte de pasajeros y mercancías con fines comerciales	
Enmienda	
«Transporte marítimo	Gases de efecto invernadero cubiertos por el Reglamento (UE) 2015/757»;
Actividades de transporte marítimo de buques incluidos en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo que realizan travesías de transporte de pasajeros y mercancías con fines comerciales ***Esta actividad no incluirá:*** ***a) los viajes efectuados en el marco de un contrato de servicio público o sujetos a obligaciones de servicio público establecidas en virtud del Reglamento (CEE) n.º 3577/92;*** ***b) los viajes efectuados en rutas a o desde las regiones ultraperiféricas o dentro de las regiones ultraperiféricas, tal como se***	

especifica en el artículo 299, párrafo segundo, del Tratado;	
c) los viajes efectuados en rutas entre una isla y el continente o dentro de islas que formen parte de la misma región o zona insular;	
d) los viajes efectuados por un buque con un total anual de emisiones inferior a 10 000 toneladas al año;	
e) viajes humanitarios;	
f) los viajes de búsqueda y salvamento o los trayectos de viajes normales efectuados por buques en los que han tenido que efectuarse actividades de búsqueda y salvamento;	
g) las situaciones de fuerza mayor en la totalidad o en parte del viaje;	

Enmienda 124

Propuesta de Directiva
Anexo I – apartado 1 – letra a
Directiva 2003/87/CE
Anexo I – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y procesos ***y las instalaciones en las que las emisiones procedentes de la combustión de biomasa que cumplan los criterios establecidos en el artículo 14 contribuyan a más del 95 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero***.	1. No están incluidas en el ámbito de la presente Directiva las instalaciones o partes de instalaciones utilizadas para la investigación, desarrollo y experimentación de nuevos productos y procesos.

Enmienda 125

Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 2

Directiva 2003/87/CE
Anexos III, III bis y III ter

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) Se insertan los siguientes anexos como anexos III, III bis y III ter de la Directiva 2003/87/CE:	***suprimido***
[...]	***(supresión de todo el punto 2 y de los anexos correspondientes)***

Enmienda 126

Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 3 – letra c
Directiva 2003/87/CE
Anexo IV – parte C

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) se añade la parte C siguiente:	***suprimido***
Parte C — Seguimiento y notificación de las emisiones correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III	
[…]	

Enmienda 127

Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 4
Directiva 2003/87/CE
Anexo V – parte C

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) En el anexo V de la Directiva 2003/87/CE, se añade la Parte C siguiente:	***suprimido***
«Parte C — Comprobación de las emisiones correspondientes a la actividad mencionada en el anexo III	
[...]	

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Modificación de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757
Referencias	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2021
Ponente de opinión Fecha de designación	Andrey Novakov 29.10.2021
Examen en comisión	7.2.2022
Miembros presentes en la votación final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Suplentes presentes en la votación final	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

30	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz

8	-
ECR	Peter Lundgre
S&D	Vera Tax
The Left	Leila Chaibi, Clare Daly
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

10	0
NI	Mario Furore
Renew	Jan-Christoph Oetjen
S&D	Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Elena Kountoura

Explicación de los signos utilizados:
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Modificación de la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y el Reglamento (UE) 2015/757			
Referencias	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)			
Fecha de la presentación al PE	14.7.2021			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2021			
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	Comisión de Desarrollo 11.11.2021	BUDG 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	TRAN 13.9.2021
Comisiones asociadas Fecha del anuncio en el Pleno	BUDG 11.11.2021	ITRE 11.11.2021		
Ponentes Fecha de designación	Peter Liese 17.9.2021			
Examen en comisión	9.9.2021	10.2.2022	22.3.2022	
Fecha de aprobación	17.5.2022			
Resultado de la votación final	+: –: 0:	62 20 5		
Miembros presentes en la votación final	Mathilde Androuët, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélia Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraki, Nicolae Ştefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Suplentes presentes en la votación final	Michael Bloss, Manuel Bompard, Milan Brglez, Stelios Kympouropoulos, Manuela Ripa, Christel Schaldemose, Vincenzo Sofo, Idoia Villanueva Ruiz			

Fecha de presentación	24.5.2022

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

62	+
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Liudas Mažylis, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Christine Schneider, Maria Spyraki, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ştefănuţă, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Milan Brglez, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Christel Schaldemose, Günther Sidl, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Manuel Bompard, Petros Kokkalis, Silvia Modig, Idoia Villanueva Ruiz, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Michael Bloss, Bas Eickhout, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

20	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Vincenzo Sofo, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélia Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Edina Tóth
PPE	Marian-Jean Marinescu
S&D	Tudor Ciuhodaru

5	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Fulvio Martusciello, Dolors Montserrat, Luisa Regimenti
S&D	Petar Vitanov

Explicación de los signos utilizados:
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones