Digitally signed by REXISTRO ELECTRÓNICO
Date: 2019.02.05 18:24:47 +01:00
Reason: Rexistro electrónico
Location: Parlamento de Galicia

PARLAMENTO DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO **PARLAMENTO DE GALICIA**

X lexislatura
Número 426
5 de febreiro de 2019

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa
1.1.2. Propostas de normas
1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei
1.1.2.1.1. Proxectos de lei

Acordo da Mesa do Parlamento, do 5 de febreiro de 2019, polo que se amplía o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei de rehabilitación e de rexeneración e renovación urbanas de Galicia [10/PL-000012 (44223)] 145088

1.1.2.1.2. Proposicións de lei
1.1.2.1.6. Proposicións de lei para presentar perante o Congreso dos Deputados

45025 (10/PPLC-000013)
Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego
Proposición de lei, para presentar perante o Congreso dos Deputados, de transferencias complementarias a Galicia en materia de tráfico, circulación de vehículos e seguranza viaria 145092

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos
1.5.4. De ámbito europeo
1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 4 de febreiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre medidas relativas á execución e financiamento do orzamento xeral da Unión Europea en 2019 en relación coa retirada do Reino Unido da Unión [COM (2019) 64 final] [2019/0031 (APP)]

-10/UECS-000272 (45260)
Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre medidas relativas á execución e financiamento do orzamento xeral da Unión Europea en 2019 en relación coa retirada do Reino Unido da Unión [COM (2019) 64 final] [2019/0031 (APP)] 145097

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Resolución da Presidencia, do 5 de febreiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2015/757 con obxecto de tomar en debida consideración o sistema mundial de recompilación de datos sobre o consumo de fuel óleo dos buques (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 COD)] { SEC(2019) 20 final} {SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}

-10/UECS-000273 (45346)
Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2015/757 con obxecto de tomar en debida consideración o sistema mundial de recompilación de datos sobre o consumo de fuel óleo dos buques (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 (COD)] {SEC(2019) 20 final} { SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}
145122

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa

1.1.2. Propostas de normas

1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei

1.1.2.1.1. Proxectos de lei

Acordo da Mesa do Parlamento, do 5 de febreiro de 2019, polo que se amplía o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei de rehabilitación e de rexeneración e renovación urbanas de Galicia [10/PL-000012 (44223)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 45319, o escrito do G. P. de En Marea polo que solicita a ampliación do prazo para a presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei de rehabilitación e de rexeneración e renovación urbanas de Galicia [10/PL-000012 (44223)].

Visto o disposto no artigo 96 do Regulamento da Cámara, a Mesa, por unanimidade, acorda:

1º. Ampliar, por primeira vez, o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei de rehabilitación e de rexeneración e renovación urbanas de Galicia ata o día 19 de febreiro de 2019, ás 18:30 horas.

2º. Notificar este acordo aos grupos parlamentarios.

3º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

Santiago de Compostela, 5 de febreiro de 2019
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

1.1.2.1.2. Proposicións de lei

1.1.2.1.6. Proposicións de lei para presentar perante o Congreso dos Deputados

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 5 de febreiro de 2019, adoptou o seguinte acordo:

Admisión a trámite

- 45025 (10/PPLC-000013)
Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego
Proposición de lei, para presentar perante o Congreso dos Deputados, de transferencias complementarias a Galicia en materia de tráfico, circulación de vehículos e seguranza viaria

A Mesa toma coñecemento da referida iniciativa e, dado que vén presentada nos termos previstos no artigo 122 do Regulamento da Cámara, acorda:

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1º. Admitir a trámite a Proposición de lei, para presentar perante o Congreso dos Deputados, de transferencias complementarias a Galicia en materia de tráfico, circulación de vehículos e seguranza viaria.

2º. Dispoñer o seu traslado á Xunta de Galicia para que emita o informe previsto no artigo 7 do Decreto lexislativo 2/2015, do 12 de febreiro, polo que se aproba o texto refundido das disposicións legais da Comunidade Autónoma de Galicia en materia de igualdade, e para que manifeste o seu criterio e a súa conformidade respecto da súa tramitación nos termos previstos no artigo 123.2 do Regulamento.

3º. Ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 5 de febreiro de 2019
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos
1.5.4. De ámbito europeo
1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 4 de febreiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre medidas relativas á execución e financiamento do orzamento xeral da Unión Europea en 2019 en relación coa retirada do Reino Unido da Unión [COM (2019) 64 final] [2019/0031 (APP)]

-10/UECS-000272 (45260)
Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre medidas relativas á execución e financiamento do orzamento xeral da Unión Europea en 2019 en relación coa retirada do Reino Unido da Unión [COM (2019) 64 final] [2019/0031 (APP)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 45260, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello sobre medidas relativas á execución e financiamento do orzamento xeral da Unión Europea en 2019 en relación coa retirada do Reino Unido da Unión [COM (2019) 64 final] [2019/0031 (APP)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido á Comisión 3ª, Economía, Facenda e Orzamentos, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 4 de febreiro de 2019
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

Resolución da Presidencia, do 5 de febreiro de 2019, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2015/757 con obxecto de tomar en debida consideración o sistema mundial de recompilación de datos sobre o consumo de fuel óleo dos buques (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 COD)] { SEC(2019) 20 final} {SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}

-10/UECS-000273 (45346)
Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2015/757 con obxecto de tomar en debida consideración o sistema mundial de recompilación de datos sobre o consumo de fuel óleo dos buques (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 (COD)] {SEC(2019) 20 final} { SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 45346, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2015/757 con obxecto de tomar en debida consideración o sistema mundial de recompilación de datos sobre o consumo de fuel óleo dos buques (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 (COD)] {SEC(2019) 20 final} {SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido á Comisión 6ª, Industria, Enerxía, Comercio e Turismo, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.
A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 5 de febreiro de 2019
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 31/01/2019 13:14:31
Nº Rexistro: 45025
Data envio: 31/01/2019 13:14:31.146

OFICINA PARLAMENTAR
Parlamento de Galiza
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421
gp-bng@parlamentodegalicia.gal
15702 Santiago de Compostela
Galiza

Á Mesa do Parlamento

O **Grupo Parlamentar do Bloque Nacionalista Galego (BNG)**, a través da súa portavoz, ao abeiro do disposto no artigo 163 do Regulamento da Cámara, presenta a seguinte **Proposición de lei orgánica de transferencias complementarias á Galicia en materia de tráfico, circulación de vehículos e seguranza viaria**, para que sexa elevada ao Congreso dos Deputados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A demanda de máis autogoberno é unha evidencia maioritaria na realidade social e institucional galega. Máis autogoberno para acadarmos o benestar e darmos pulo á nosa modernización estrutural.

O artigo 150.2 da vixente Constitución posibilita que o Estado transfira ou delegue nas Comunidades Autónomas facultades correspondentes a materias de titularidade estatal que sexan, pola súa propia natureza, susceptíbeis de transferencia ou delegación. O Estatuto de Autonomía de Galicia, pola súa banda, prevé esta posibilidade no seu artigo 36.1, outorgándolle ao Parlamento, no seu artigo 36.2, a competencia para formular estas solicitudes e determinar o organismo da Comunidade Autónoma ao que se lle atribúa a competencia transferida ou delegada.

O Estatuto de Autonomía de Galicia atribúelle ás institucións galegas a competencia para a creación dunha Policía Autonómica, competencia que foi actuada e desenvolvida coa creación da Policía de Galicia a medio da Lei 8/2007,

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 31/01/2019 13:14:31
Nº Rexistro: 45025
Data envio: 31/01/2019 13:14:31.146

OFICINA PARLAMENTAR
Parlamento de Galiza
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421
gp-bng@parlamentodegalicia.gal
15702 Santiago de Compostela
Galiza

do 13 de xuño. Xa que logo, Galicia conta xa co instrumento preciso para poder desenvolver con garantía as competencia que se transfiren ao abeiro desta leir orgánica, independentemente de que o despregamento das unidades da Policía de Galicia encargadas da xestión do tráfico e seguranza viaria será un proceso que requirirá da colaboración entre as institucións estatais e autonómicas. En calquera caso, o Parlamento de Galicia expresa a súa vontade de que o devandito proceso principie coa meirande brevidade co fin de se completar no horizonte do ano 2020.

A presente transferencia, asemade, vai contribuír directamente á mellor e máis diferenciada atención a unha realidade específica galega, baseada no espallamento dos núcleos de poboación, nas características singulares da súa rede viaria e máis na propia orografía e climatoloxía.

Artigo 1 Transferencia de competencias de execución

Transfírense á Comunidade Autónoma de Galicia as facultades de execución da lexislación do Estado en materia de tráfico, circulación de vehículos e seguranza viaria, agás as seguintes:

a) A facultade para expedir, revisar e trocar os permisos e licenzas para manexar vehículos a motor e ciclomotores, así como a súa anulación, intervención e revogación.

b) A matriculación e expedición dos permisos ou licenzas de circulación, así como a súa anulación, intervención e revogación e, pola

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 31/01/2019 13:14:31
Nº Rexistro: 45025
Data envio: 31/01/2019 13:14:31.146

OFICINA PARLAMENTAR
Parlamento de Galiza
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421
gp-bng@parlamentodegalicia.gal
15702 Santiago de Compostela
Galiza

súa consecuencia, a autorización de transferencias, duplicados e baixas de vehículos a motor e ciclomotores e máis a expedición de permisos temporais.

Artigo 2 Traspasos de servizos

O exercicio das competencias transferidas será asumido pola Comunidade Autónoma cando teña efectividade a transferencia dos medios persoais, materiais e financeiros precisos, formalizado a medio de acordo da Comisión Mixta de Transferencias e do correspondente Real Decreto de traspaso de servizos.

Artigo 3 Intercambio de datos

As Administracións do Estado e da Comunidade Autónoma de Galicia facilitaranse reciprocamente o acceso a cadanseus rexistros de datos persoais en materia de tráfico, respectando sempre o previsto na lexislación estatal vixente en materia de protección de datos de carácter persoal.

Disposición Transitoria

A Policía de Galicia exercerá as funcións de vixilancia do tráfico nas vías interurbanas de Galicia consonte co que se dispoña no seo da Comisión Mixta de Transferencias e o que se aprobe no correspondente Real Decreto de traspasos.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 31/01/2019 13:14:31
Nº Rexistro: 45025
Data envio: 31/01/2019 13:14:31.146

OFICINA PARLAMENTAR
Parlamento de Galiza
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421
gp-bng@parlamentodegalicia.gal
15702 Santiago de Compostela
Galiza

Durante o período de tempo preciso para que a Policía de Galicia complete o despregamento dos seus efectivos e naquelas zonas onde este non se levara a efecto, a Garda Civil continuará a exercer as súas funcións de vixilancia das vías interurbanas baixo a dependencia dos órganos competentes da Administración do Estado, que tamén seguirán a tramitar e resolver os correspondentes expedientes de sanción.

Disposición Derrogatoria

Derróganse todas as normas e disposicións que se opoñan ao disposto nesta lei orgánica.

Disposición Derradeira

Esta lei entrará en vigor o mesmo da súa publicación no Boletín Oficial do Estado.

Santiago de Compostela, 31 de xaneiro de 2019

Asdo.: **Ana Pontón Mondelo**

Portavoz do G.P. do BNG

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
Data asento: 31/01/2019 13:14:31
Nº Rexistro: 45025
Data envio: 31/01/2019 13:14:31.146

OFICINA PARLAMENTAR
Parlamento de Galiza
Rúa do Hórreo, s/n. Tel. 0034 981 551 545
Fax. 0034 981 551 420. Fax prensa: 0034 981 551 421
gp-bng@parlamentodegalicia.gal
15702 Santiago de Compostela
Galiza

Asinado dixitalmente por:

Ana Pontón Mondelo na data 31/01/2019 13:12:41

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
- 4 FEB. 2019
Núm. 45260

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO sobre las medidas relativas a la ejecución y financiación del presupuesto general de la Unión Europea en 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión [COM(2019) 64 final] [2019/0031 (APP)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Este correo contén información confidencial e o seu contido está protexido pola lei. Calquera persoa distinta da destinataria ten prohibida a súa reprodución, uso, divulgación ou impresión total ou parcial. Se recibiu esta mensaxe por erro, notifíqueo de inmediato á persoa remitente e borre a mensaxe orixinal xunto cos seus ficheiros anexos. Grazas.

Este correo contén información confidencial e o seu contido está protexido pola lei. Calquera persoa distinta da destinataria ten prohibida a súa reprodución, uso, divulgación ou impresión total ou parcial. Se recibiu esta mensaxe por erro, notifíqueo de inmediato á persoa remitente e borre a mensaxe orixinal xunto cos seus ficheiros anexos. Grazas.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
- 4 FEB. 2019
Núm. 45260

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.1.2019
COM(2019) 64 final

2019/0031 (APP)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

sobre las medidas relativas a la ejecución y financiación del presupuesto general de la Unión Europea en 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivos y objetivos de la propuesta

Desde la notificación por parte del Reino Unido de su intención de retirarse de la Unión Europea, esta última ha venido declarando reiteradamente que la Unión y el Reino Unido deben cumplir sus respectivas obligaciones, derivadas de la totalidad del periodo de pertenencia del Reino Unido a la Unión. Este principio fue recordado en las conclusiones del Consejo Europeo de 29 de abril de 2017 y quedó reflejado en la introducción del proyecto de acuerdo de retirada acordado por los Estados miembros y el Gobierno del Reino Unido el 14 de noviembre de 2018. El hecho de que no se alcance un acuerdo de retirada en la fecha prevista al efecto no afectaría a este principio rector.

En la Comunicación de la Comisión «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: aplicación del plan de Acción de Contingencia de la Comisión», de 13 de noviembre de 2018[1], se establecieron las medidas de contingencia que la Comisión tiene previsto adoptar en caso de que en la fecha de retirada no haya entrado en vigor ningún acuerdo al respecto. En dicha Comunicación, la Comisión enumeró las acciones que consideraba necesarias, señalando al mismo tiempo que en una fase ulterior podría ser preciso emprender acciones complementarias. La Comunicación exponía asimismo los seis principios generales que deberían respetar las medidas de contingencia adoptadas a todos los niveles. Entre dichos principios cabe mencionar los siguientes: las medidas no deben reproducir las ventajas de la pertenencia a la Unión, ni las condiciones de cualquier periodo de transición, tal como se contempla en el proyecto de acuerdo de retirada; deben ser de carácter temporal y no deben, en principio, ir más allá del fin de 2019; y deben ser adoptadas unilateralmente por la Unión Europea en función de sus intereses y, por lo tanto, pueden ser revocadas por la Unión en cualquier momento, salvo que se disponga otra cosa.

En el supuesto de que no se llegue a un acuerdo, la Unión y el Reino Unido no contarán con disposiciones jurídicas consensuadas que regulen sus relaciones presupuestarias hasta que finalmente se consiga alcanzarlo. Un vacío jurídico de estas características crearía una considerable inseguridad y dificultaría la ejecución del presupuesto de la Unión en detrimento de todos los beneficiarios del Reino Unido y, en algunos casos, también de beneficiarios de otros Estados miembros. En consonancia con el enfoque global de la Comisión, la presente propuesta constituye una medida de contingencia para responder a esta situación.

Tras la retirada, el Reino Unido dejará de ser miembro de la Unión Europea; los Tratados y el Derecho derivado no le serán aplicables. El Reino Unido o las entidades establecidas en su territorio dejarán de poder acogerse a financiación en el marco de los programas de la Unión, salvo que en los actos jurídicos relativos a los programas de gasto de la UE se incluyan disposiciones pertinentes con vistas a la participación de terceros países.

El objetivo de la presente propuesta es evitar, o al menos reducir al máximo, cualquier perturbación innecesaria que afecte a los beneficiarios de los programas de gasto de la UE y de otras acciones en el momento de la retirada, con la esperanza asimismo de que ello facilite una liquidación financiera entre la Unión y el Reino Unido.

---

[1] COM(2018) 880 final.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El marco de contingencia propuesto contempla la posibilidad de mantener más allá de la fecha de retirada y por un periodo limitado (hasta el 31 de diciembre de 2019) la elegibilidad del Reino Unido y de las entidades de ese país para beneficiarse de la financiación de la Unión en virtud de compromisos jurídicos adquiridos antes de esa fecha. Esta posibilidad se supedita a la condición de que el Reino Unido contraiga un compromiso por escrito y siga contribuyendo a la financiación del presupuesto para 2019 con arreglo a las condiciones establecidas en la presente propuesta. Además, el Reino Unido debería comprometerse por escrito a aceptar las auditorías y controles que abarquen el periodo de aplicación de los programas o de las acciones en su totalidad. De este modo, quedarán protegidos los intereses financieros de la Unión.

El Reino Unido y las entidades del Reino Unido, así como las entidades de los demás Estados miembros cuya elegibilidad se vea afectada por la retirada del Reino Unido, seguirían recibiendo financiación de la Unión en las condiciones establecidas en la presente propuesta. Ello permitiría atenuar el efecto perturbador de la retirada sobre los acuerdos y decisiones en vigor y lograr una ejecución correcta a nivel presupuestario de los compromisos jurídicos adquiridos con el Reino Unido y las entidades del Reino Unido firmados o adoptados antes de la fecha de retirada.

Además, dado que el Reino Unido financiaría la totalidad del presupuesto para 2019, en consonancia con el objetivo de ejecutar plenamente el marco financiero plurianual 2014-2020 decidido mientras era miembro de la Unión, el Reino Unido y las entidades del Reino Unido podrían optar en 2019 a que se les aplicaran las condiciones establecidas en las convocatorias de propuestas, licitaciones, concursos o cualesquiera otros procedimientos que puedan tener como resultado la financiación con cargo al presupuesto de la Unión. Esto no sería de aplicación en caso de que existieran restricciones relacionadas con la seguridad ni tampoco se aplicaría a las acciones en que participase el Banco Europeo de Inversiones o el Fondo Europeo de Inversiones.

El marco de contingencia propuesto permitiría financiar asimismo acciones cuyos beneficiarios sean los Estados miembros y entidades de los Estados miembros y cuya elegibilidad dependa de la condición de Estado miembro del Reino Unido, siempre que estas acciones específicas se lleven a cabo en el marco de compromisos jurídicos firmados o adoptados antes de la fecha de retirada.

Esta elegibilidad del Reino Unido y de las entidades del Reino Unido solo empezaría a aplicarse después de que se hubieran cumplido las condiciones establecidas en la presente propuesta, incluida la de haber efectuado el primer pago al presupuesto de la UE para el periodo posterior a su retirada. El marco de contingencia por el que se establece la elegibilidad del Reino Unido y de las entidades del Reino Unido dejaría de aplicarse si el Reino Unido interrumpiese los pagos o cuando se observasen deficiencias significativas en la ejecución de los controles y auditorías.

La propuesta se entiende sin perjuicio de la negociación de un acuerdo con el Reino Unido sobre una liquidación financiera que abarque la totalidad de las obligaciones mutuas. De no alcanzarse un acuerdo en 2019, la situación a principios de 2020 por lo que respecta a los compromisos mutuos asumidos por la Unión y el Reino Unido será equivalente a la existente en la fecha de retirada. En cualquier caso, la Unión y el Reino Unido tendrían que cumplir sus respectivas obligaciones derivadas de la totalidad del periodo de pertenencia del Reino Unido a la Unión.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

La presente propuesta tiene por objeto reducir al máximo las repercusiones negativas de la retirada del Reino Unido en el presupuesto de la Unión y en la ejecución de las políticas de la Unión.

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

La presente propuesta es plenamente coherente con el mandato del Consejo para las negociaciones con el Reino Unido sobre su retirada de la Unión.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

El artículo 352 del TFUE y el artículo 203 del Tratado Euratom permiten a la Unión adoptar medidas adecuadas cuando resulte necesaria una acción por su parte, en el marco de las políticas, para alcanzar uno de los objetivos fijados en los Tratados, y estos últimos no otorguen los poderes necesarios. El Reglamento propuesto constituye una medida de transición tras la retirada de un Estado miembro con respecto a la financiación y ejecución de acciones con cargo al presupuesto de la Unión, en caso de que no se haya celebrado un acuerdo con el Estado en cuestión. Dicha medida es necesaria para ejecutar el presupuesto de la Unión del ejercicio financiero en curso (2019), permitir recibir los pagos del Estado miembro que se retira, así como ofrecer una solución respecto de las acciones en curso financiadas por el presupuesto de la Unión y destinadas al Reino Unido y a beneficiarios del Reino Unido y respecto de nuevas acciones justificadas por la contribución del Reino Unido al presupuesto para 2019. Los Tratados no otorgan los poderes necesarios para que la Unión adopte tales medidas transitorias y, por lo tanto, el artículo 352 del TFUE y el artículo 203 del Tratado Euratom constituyen la base jurídica apropiada.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La autoridad presupuestaria de la Unión Europea ha aprobado el presupuesto de la Unión para 2019 con vistas a financiar las acciones y los programas de gasto con cargo al MFP 2014-2020, tal como fueron adoptados por el legislador de la Unión. Así pues, los objetivos de la acción propuesta solo podrán lograrse a través de una medida a escala de la Unión.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de la medida, que se limita a determinar las condiciones necesarias para el establecimiento de la elegibilidad del Reino Unido y de las entidades del Reino Unido, y tiene una duración limitada.

- **Elección del instrumento**

Habida cuenta de la necesidad disponer de un acto jurídico vinculante que sea directamente aplicable, una propuesta de Reglamento es el único instrumento adecuado.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

No ha sido posible proceder a la consulta con las partes interesadas debido a la urgencia con la que se ha elaborado la propuesta, de modo que pueda ser adoptada a tiempo por el Consejo tras obtener la aprobación del Parlamento Europeo antes de las elecciones europeas.

- **Evaluación de impacto**

Dada la naturaleza de la medida propuesta, no se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto, en consonancia con las directrices para la mejora de la legislación. No hay otras opciones de actuación posibles que sean materialmente diferentes. El marco de contingencia previsto facilitaría la correcta ejecución del presupuesto de 2019 y un eventual futuro acuerdo con el Reino Unido sobre las respectivas obligaciones derivadas de la totalidad del periodo de pertenencia del Reino Unido a la Unión.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

En un escenario de ausencia de acuerdo, la presente propuesta permitiría restablecer la elegibilidad del Reino Unido y de los beneficiarios del Reino Unido mientras dicho Estado siga pagando la contribución que le corresponde, fijada en el presupuesto de 2019. Por lo tanto, no hay repercusiones presupuestarias en comparación con el presupuesto de 2019 adoptado por el Parlamento Europeo en diciembre de 2018.

La aplicación del marco de contingencia se supeditaría a la condición de que el Reino Unido se comprometa por escrito a aceptar los controles y auditorías necesarios.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2019/0031 (APP)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

sobre las medidas relativas a la ejecución y financiación del presupuesto general de la Unión Europea en 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 352,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, y en particular su artículo 203,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Vista la aprobación del Parlamento Europeo[2],

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

(1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Al no haberse logrado un acuerdo de retirada con el Reino Unido ni la ampliación del periodo de dos años a que se refiere el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea, los Tratados han dejado de aplicarse al Reino Unido y en el Reino Unido el 30 de marzo de 2019. Así pues, resulta necesario prever en un futuro acuerdo internacional entre el Reino Unido y la Unión una liquidación financiera con respecto a las obligaciones financieras derivadas de la pertenencia del Reino Unido a la Unión.

(2) Es preciso, por tanto, establecer normas sobre las relaciones entre la Unión Europea, por una parte, y el Reino Unido y sus beneficiarios, por otra, en lo que respecta a la financiación y la ejecución del presupuesto general de la Unión («el presupuesto») de 2019.

(3) Los Tratados solo otorgan los poderes contemplados en el artículo 352 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en el artículo 203 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica con vistas a la adopción de las medidas relativas a la ejecución y financiación del presupuesto de 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión.

(4) El Reino Unido y las personas y entidades establecidas en su territorio participan en diversas acciones o programas de la Unión como consecuencia de la pertenencia de dicho Estado a la Unión. Esa participación se lleva a cabo sobre la base de acuerdos celebrados con el Reino Unido o con personas o entidades establecidas en su territorio o de decisiones en favor del Reino Unido o en favor de personas o entidades establecidas en su territorio que constituyen compromisos jurídicos.

---

2 DO C de , p. .

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(5) Las normas en materia de elegibilidad de muchos de esos acuerdos y decisiones exigen que el beneficiario sea un Estado miembro o una persona o entidad establecida en un Estado miembro. En esos casos, la elegibilidad del Reino Unido o de las personas o entidades establecidas en su territorio está vinculada a la condición de Estado miembro de este Estado. Por lo tanto, la retirada del Reino Unido de la Unión lleva consigo la pérdida por parte de dichos beneficiarios de la posibilidad de acogerse a financiación de la Unión en el marco de los acuerdos y decisiones mencionados. No obstante, ello no afecta a aquellos casos en que las personas o entidades establecidas en el Reino Unido participen en una acción en las condiciones aplicables de conformidad con las normas respectivas de la Unión para las personas y entidades establecidas en un tercer país.

(6) Sería ventajoso tanto para la Unión y sus Estados miembros como para el Reino Unido y las personas y entidades establecidas en su territorio que se procediera a la ejecución del presupuesto de 2019 tal como ha sido aprobado para ese año. También convendría que los compromisos jurídicos firmados y adoptados antes de esa fecha pudieran seguir ejecutándose.

(7) Procede, por tanto, fijar las condiciones en virtud de las cuales el Reino Unido y las personas y entidades establecidas en su territorio podrían seguir siendo elegibles en 2019 con respecto a los acuerdos firmados con ellos y a las decisiones adoptadas con respecto a ellos antes de la fecha en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido (la «fecha de retirada»). Las condiciones consistirían en que el Reino Unido confirmase el compromiso por escrito adquirido ante la Comisión de seguir pagando una contribución al presupuesto en 2019, calculada sobre la base de la estimación de los recursos propios procedentes del Reino Unido en el presupuesto aprobado para 2019, que el Reino Unido efectuase un primer pago y que confirmarse el compromiso por escrito adquirido ante la Comisión de permitir la plena realización de auditorías y controles por parte de la Unión, de conformidad con las normas aplicables. Habida cuenta de la necesidad de seguridad jurídica, conviene limitar el plazo de cumplimiento de las condiciones. La Comisión debería adoptar una decisión sobre el cumplimiento de las condiciones.

(8) En tanto que el Reino Unido y las personas y entidades establecidas en su territorio sigan cumpliendo las condiciones en materia de elegibilidad establecidas de conformidad con el presente Reglamento, procede asimismo prever su elegibilidad a efectos de las condiciones establecidas en las convocatorias de propuestas, licitaciones, concursos, o cualesquiera otros procedimientos que puedan dar lugar a financiación con cargo al presupuesto de la Unión, con excepción de los casos específicos relacionados con la seguridad y con la pérdida de la condición de socio del Reino Unido en el Banco Europeo de Inversiones, y a proporcionarles financiación de la Unión.

(9) También es conveniente prever el mantenimiento de la elegibilidad del Reino Unido y de las personas y entidades establecidas en su territorio supeditándolo a la condición de que el Reino Unido siga efectuando pagos al presupuesto de la Unión de 2019 y que puedan realizarse eficazmente los controles y auditorías. En caso de que dejen de cumplirse dichas condiciones, la Comisión debería adoptar una decisión por la que se determine dicho incumplimiento. En ese caso, el Reino Unido y las personas y entidades establecidas en su territorio deberían dejar de ser elegibles para financiación por parte de la Unión.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(10) También es conveniente prever el mantenimiento de la elegibilidad de aquellas acciones en cuyo marco los Estados miembros o las personas o entidades establecidas en los Estados miembros reciban fondos de la Unión y que estén relacionadas con el Reino Unido. No obstante el eventual rechazo de los controles y auditorías por parte del Reino Unido debe constituir un elemento a tener en cuenta a los fines de una buena gestión financiera cuando se evalúe la ejecución de dichas acciones.

(11) Dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión ya que están relacionados con el presupuesto de la Unión y con los programas y acciones ejecutados por la Unión, esta última puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(12) A fin de permitir una flexibilidad limitada, procede delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que respecta a una posible prórroga de los plazos fijados en el artículo 2, apartado 1, letras a), b), y c) y a las enmiendas al calendario de pagos en los meses posteriores a agosto de 2019. 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 la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados. Cuando, en caso de riesgo de graves perturbaciones en la ejecución y financiación del presupuesto de la Unión en 2019, existan razones imperiosas de urgencia que así lo exijan, el acto delegado debe entrar en vigor inmediatamente y ser aplicable en tanto el Parlamento Europeo o el Consejo no hayan formulado objeción alguna.

(13) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia y debe ser aplicable desde el día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de ser aplicables al Reino Unido y en el Reino Unido. Dado que, en la fecha de retirada, el presupuesto de la Unión adoptado, que establece la participación del Reino Unido en su financiación, abarca únicamente 2019, debe aplicarse únicamente durante ese año.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las normas relativas a la ejecución y la financiación del presupuesto general de la Unión («el presupuesto») en 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión, y a las acciones en el marco de la gestión directa, indirecta y compartida respecto de las que la elegibilidad depende de la pertenencia del Reino Unido a la Unión en la fecha en que los Tratados dejen de aplicarse a y en el Reino Unido («fecha de retirada»).

2. El presente Reglamento se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en los programas de cooperación territorial previstos en el Reglamento (UE) 2019/... del Parlamento

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Europeo y del Consejo[3], y a las actividades de movilidad educativa en el marco del programa Erasmus+ cubiertas por el Reglamento n.º 2019/... del Parlamento Europeo y del Consejo[4].

Artículo 2
Requisitos de elegibilidad

1. En caso de que el Reino Unido o una persona o entidad establecida en el Reino Unido reciban fondos de la Unión en el marco de una acción llevada a cabo en gestión directa, indirecta o compartida con arreglo a compromisos jurídicos firmados o adoptados antes de la fecha de retirada y de que la elegibilidad para dicha acción dependa de la pertenencia del Reino Unido a la Unión, dicha persona o entidad seguirán siendo elegibles en 2019 tras la fecha de retirada siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

   a) que el Reino Unido haya confirmado por escrito a la Comisión, a más tardar el 18 de abril de 2019, que seguirá contribuyendo al presupuesto de 2019 con el importe que figura en la línea «Reino Unido» y en la columna «Total recursos propios» del cuadro 7 de la parte «A. Introducción y financiación del presupuesto general de la Unión» de la parte de ingresos del presupuesto para 2019 establecido en la Adopción definitiva (UE, Euratom) 2019/... del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2019[5], una vez deducido el importe de los recursos propios puestos a disposición por el Reino Unido para el ejercicio financiero de 2019 antes de la fecha de retirada, de conformidad con el calendario de pagos establecido en el presente Reglamento;

   b) que el Reino Unido haya abonado a más tardar el 30 de abril de 2019, en la cuenta determinada por la Comisión, el primer pago correspondiente a la mensualidad a que se hace referencia en el párrafo segundo del presente apartado multiplicado por el resultado del número de meses completos transcurridos entre la fecha de retirada y el final del año 2019, reducido en el número de meses transcurridos entre el mes del primer pago, excluyendo ese mes, y el final del año 2019;

   c) que el Reino Unido haya confirmado, a más tardar el 18 de abril de 2019, el compromiso por escrito a la Comisión de que continuará aceptando los controles y auditorías que abarcan todo el periodo de vigencia de los programas y acciones de conformidad con las normas aplicables;

   d) que la Comisión haya adoptado la decisión a que se refiere el apartado 2 de que se cumplen las condiciones a que se hace referencia en las letras a), b) y c).

   El importe a que se refiere la letra a) se repartirá en cuotas iguales. El número de cuotas corresponderá al número de meses completos transcurridos entre la fecha de retirada y el final del año 2019. Los pagos del importe a que se refiere la letra a) constituirán otros ingresos del presupuesto de la Unión.

---

3 Reglamento (UE) 2019/... del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., para permitir la continuación de los programas de cooperación territorial PEACE IV (Irlanda-Reino Unido) y Reino Unido-Irlanda (Irlanda-Irlanda del Norte-Escocia) en el contexto de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea.

4 Reglamento (UE) 2019/... del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se establecen disposiciones para la continuación de las actividades de movilidad educativa en curso en el marco del programa Erasmus+ en el contexto de la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («Reino Unido») de la Unión Europea.

5 DO ...

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El compromiso contemplado en la letra c) incluirá, en particular, la cooperación en el ámbito de la protección de los intereses financieros de la Unión y la aceptación del derecho de la Comisión, el Tribunal de Cuentas y la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude para acceder a los datos y documentos relativos a las contribuciones de la Unión, y realizar controles y auditorías.

2. La Comisión adoptará una decisión respecto del cumplimiento de las condiciones establecidas en las letras a), b) y c) del apartado 1.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 7 en cuanto a la prórroga de los plazos establecidos en las letras a), b) y c) del apartado 1.

Cuando, en caso de riesgo de perturbación grave de la aplicación y la financiación del presupuesto de la Unión en 2019, razones imperativas de urgencia así lo requieran, el procedimiento previsto en el artículo 8 se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente apartado.

Artículo 3

Continuación de la elegibilidad del Reino Unido y de las personas y entidades establecidas en el Reino Unido

1. La elegibilidad del Reino Unido y de las personas y entidades establecidas en el Reino Unido, determinada de conformidad con el artículo 2, seguirá aplicándose durante el año 2019 siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) que el Reino Unido, tras el primer pago efectuado de conformidad con el artículo 2, apartado 1, letra b), haya abonado en la cuenta determinada por la Comisión la mensualidad a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, el primer día laborable de cada mes hasta agosto de 2019;

b) que el Reino Unido haya abonado en la cuenta determinada por la Comisión, el primer día hábil del mes de septiembre de 2019, el resto de las mensualidades a que se refiere el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, a menos que la Comisión notifique al Reino Unido, antes del 31 de agosto de 2019, un calendario diferente para este pago;

c) que no se hayan observado deficiencias significativas en la ejecución de los controles y auditorías a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra c).

2. En caso de que no se cumpla una o más de las condiciones contempladas en el apartado 1, la Comisión adoptará una decisión a tal efecto. Dicha decisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

A partir de la fecha de entrada en vigor de la decisión a que se refiere el párrafo primero, dejarán de aplicarse el apartado 1 del presente artículo, el artículo 2, el artículo 4 y el artículo 5.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 7 por lo que se refiere a un calendario diferente para el pago mencionado en el apartado 1, letra b).

Cuando, en caso de riesgo de perturbación grave de la aplicación y la financiación del presupuesto de la Unión en 2019, razones imperativas de urgencia así lo

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

requieran, el procedimiento previsto en el artículo 8 se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente apartado.

Artículo 4
Participación en convocatorias

A partir de la fecha de entrada en vigor de la decisión a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra d), y a menos que haya entrado en vigor una decisión con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, el Reino Unido o personas y entidades establecidas en el Reino Unido serán elegibles en 2019 a efectos de las condiciones fijadas en cualquier convocatoria, licitación, concurso o cualquier otro procedimiento que pueda implicar financiación procedente del presupuesto de la Unión, en la misma medida que los Estados miembros y las personas o entidades establecidas en los Estados miembros, y podrán optar a financiación de la Unión.

El párrafo primero no se aplicará cuando la participación se limite a los Estados miembros y a las personas o entidades establecidas en los Estados miembros por razones de seguridad, y a cualquier acción que implique la participación del Banco Europeo de Inversiones o del Fondo Europeo de Inversiones.

Artículo 5
Otras adaptaciones necesarias

Si se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 1, y salvo que haya entrado en vigor la decisión contemplada en el artículo 3, apartado 2, a efectos de la aplicación de las normas que rigen las acciones realizadas en el marco de los compromisos jurídicos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, las convocatorias a que se refiere el artículo 4 y las acciones realizadas en el marco de los compromisos jurídicos firmados o adoptados a raíz de las convocatorias contempladas en el artículo 4, que sean necesarias para dar efecto al artículo 2, apartado 1, y al artículo 4, apartado 1, el Reino Unido será considerado como un Estado miembro sujeto a las disposiciones del presente Reglamento.

No obstante, ni el Reino Unido ni sus representantes estarán autorizados a participar en ningún comité que asista en la gestión con arreglo a las normas del acto de base, ni en grupos de expertos u otros organismos que asesoren sobre los programas o las acciones, con excepción de comités de control o similares que sean específicos para los programas concretos operativos, nacionales o similares en gestión compartida.

Artículo 6
Elegibilidad de las acciones relacionadas con el Reino Unido cuando los Estados miembros o personas o entidades establecidas en los Estados miembros reciban fondos de la Unión

1. Las acciones en el marco de la gestión directa, indirecta y compartida en cuyo contexto los Estados miembros o personas o entidades establecidas en los Estados miembros reciban fondos de la Unión en virtud de compromisos jurídicos firmados o adoptados antes de la fecha de retirada y para las cuales la elegibilidad dependa de la pertenencia del Reino Unido a la Unión en la fecha de retirada, serán elegibles en 2019 a partir de la fecha de retirada.

   Las acciones para las que se cumpla el requisito de elegibilidad relativo a un número mínimo de participantes procedentes de distintos Estados miembros en un consorcio en la fecha de retirada a través de un miembro del consorcio que sea una persona o

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

entidad establecida en el Reino Unido, serán elegibles en 2019 si se cumplen las condiciones del artículo 2, apartado 1.

2. El incumplimiento de la condición a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra c), o de una decisión de la Comisión contemplada en el artículo 3, apartado 2, en relación con el incumplimiento de las condiciones a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, letra c), será tenido en cuenta por el ordenador competente a efectos de la evaluación de una posible deficiencia grave en el cumplimiento de las obligaciones principales en la ejecución del compromiso jurídico a que se refiere el apartado 1.

Artículo 7
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 2 y 3 por un periodo de tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 2 y 3 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 la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 2 y 3 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de un mes desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará un mes a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 8
Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados con arreglo al presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 7, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión de objetar por parte del Parlamento Europeo o del Consejo.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Artículo 9

Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del día siguiente a la fecha en la que dejen de aplicarse los Tratados a y en el Reino Unido, de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo

El Presidente

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Título de la propuesta/iniciativa

1.2. Ámbito(s) de actuación afectado(s)

Propuesta de Reglamento del Consejo sobre las medidas relativas a la ejecución y financiación con cargo al presupuesto de la Unión en 2019 en relación con la retirada del Reino Unido de la Unión Europea.

1.3. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.3.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa

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

Será aplicable a partir del día siguiente a la fecha en la que dejen de aplicarse los Tratados a y en el Reino Unido, de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

El presente Reglamento no se aplicará si en dicha fecha ha entrado en vigor un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea.

1.3.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

N/A

1.3.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

N/A

1.3.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

El presente Reglamento es compatible con el marco financiero plurianual. No tiene repercusión financiera.

1.3.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, en particular de las posibilidades de reasignación

El presente Reglamento no tiene repercusión financiera. La contribución de la Unión a los programas se financiará a través del presupuesto general de la Unión, a condición de que el Reino Unido aporte los recursos previstos en el presupuesto de 2019 aprobado por el Parlamento Europeo en diciembre de 2018.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.4. Incidencia financiera estimada de la propuesta/iniciativa

– **X** No tiene repercusión financiera

1.5. Modo(s) de gestión previsto(s)[6]

X **Gestión directa** a cargo de la Comisión

– X por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– X por las agencias ejecutivas

X Gestión compartida con los Estados miembros

X Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

– X terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– X organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

– X el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– X los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

– X organismos de Derecho público;

– X organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

– X organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– X personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

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

Observaciones

N/A

[6] Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ES/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

N/A

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos

N/A

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o los sistemas de control interno establecidos para mitigarlos

N/A

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia del gasto de los controles (cociente entre los gastos de control y el importe de los correspondientes fondos gestionados) y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (en los pagos y al cierre)

N/A

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo en la estrategia de lucha contra el fraude.

N/A

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

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

- Líneas presupuestarias existentes

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

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	Disoc. / no disoc.[7]	de países de la AELC[8]	de países candidatos[9]	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
Todos	Todos los programas del marco financiero plurianual	Disoc. / no disoc.				

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

– **X El presente Reglamento no tiene repercusión financiera.**

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

[7] CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

[8] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

[9] Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EUR

Rúbrica del marco financiero plurianual	13	

			2019	2020	2021	2022	2023	Años posteriores	TOTAL
• Cancelación de los créditos de operaciones									
	Compromisos	(1a)							
	Pagos	(2 a)							
TOTAL de los créditos	Compromisos	=1a+1b +3							
	Pagos	=2a+2b +3							

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)							
	Pagos	(5)							
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación para programas específicos		(6)							
TOTAL de los créditos	Compromisos	=4+ 6							
	Pagos	=5+ 6							

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una línea operativa, repetir la sección anterior:

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	«Gastos administrativos»

Esta sección debe rellenarse mediante la hoja de cálculo sobre datos presupuestarios introducida primeramente en el anexo de la ficha financiera legislativa (anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

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

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

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N[10]	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
TOTAL de los créditos	Compromisos								

10 El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año previsto de ejecución (por ejemplo: 2021). Lo mismo para los años siguientes.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Pagos								

3.2.2. *Resultados estimados financiados con créditos de operaciones*

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados			Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL	
	RESULTADOS																	
⇩	Tipo[11]	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[12]…																		
- Resultado																		
- Resultado																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
TOTALES																		

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

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.3. *Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos*

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

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N[13]	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
al margen de la RÚBRICA 5[14] del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastosde carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
TOTAL								

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

13 El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año previsto de ejecución (por ejemplo: 2021). Lo mismo para los años siguientes.

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

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

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
•Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)								
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)								
XX 01 01 02 (Delegaciones)								
XX 01 05 01/11/21 (Investigación indirecta)								
10 01 05 01/11 (Investigación directa)								
•Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)[15]								
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)								
XX 01 02 02 (AC, LA, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)								
XX 01 04 yy [16]	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
XX 01 05 02/12/22 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)								
10 01 05 02/12 (AC, INT, ENCS; investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)								
TOTAL								

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

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

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

15 AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en Delegación.

16 Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

- **X** puede financiarse íntegramente en la rúbrica pertinente del marco financiero plurianual.
- ☐ requiere la utilización del margen no asignado en la rúbrica pertinente del marco financiero plurianual y/o la utilización de los instrumentos especiales que se establecen en el Reglamento sobre dicho marco.

Explíquese lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos que se propone utilizar.

- ☐ requiere una revisión del MFP.

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

3.2.5. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- **X** no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en EUR

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☐ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

– La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

☐ en los recursos propios

X en otros ingresos

indíquese si los ingresos se asignan a las líneas de gasto X

EUR

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

N/A

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia sobre los ingresos o cualquier otra información).

El aumento de los otros ingresos corresponderá exactamente al importe de los recursos propios que deberá poner a disposición el Reino Unido para el periodo posterior a la fecha de retirada en consonancia con el presupuesto para 2019 aprobado por el Parlamento Europeo en diciembre de 2018.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
- 5 FEB. 2019
Núm. 45346

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2019) 38 final] [COM(2019) 38 final Anexo] [2019/0017 (COD)] {SEC(2019) 20 final} {SWD(2019) 10 final} {SWD(2019) 11 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Nota: en un mensaje sucesivo les remitiremos los documentos SEC(2019) 20 final, Regulatory Scrutiny Board Opinion y SWD(2019) 10 final, Impact Assessment, que se realizan únicamente en inglés, y SWD(2019) 11 final, Resumen de la evaluación de impacto, en castellano, que acompañan a la propuesta.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Razones y objetivos de la propuesta**

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

Dado su elevado consumo de combustibles fósiles, el transporte marítimo internacional es uno de los mayores emisores de GEI, contribuyendo por lo tanto al cambio climático. Se calcula que las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional son alrededor del 2-3 por ciento de las emisiones totales de GEI. Ningún estado de la UE supera por sí solo dicha cantidad. Si el sector del transporte marítimo fuera un país, ocuparía el sexto lugar en emisiones a nivel mundial. El impacto del sector es igualmente considerable dentro de la UE: en 2015 supuso el 13 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte de la UE[1]. Sin embargo, el transporte marítimo es el único sector que no ha sido objeto expreso de un objetivo de reducción de emisiones o de medidas de mitigación específicas por parte de la UE.

En el futuro, se prevé que aumenten los volúmenes de comercio marítimo, lo que llevará a un aumento significativo de las emisiones de GEI asociadas si no se aplican rápidamente medidas de mitigación. Según un estudio[2] de la Organización Marítima Internacional (OMI), dependiendo de los desarrollos económicos y energéticos futuros, las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional podrían crecer entre un 50 % y un 250 % para 2050. A nivel de la UE, las emisiones de CO_2 del transporte marítimo aumentaron un 48 % entre 1990 y 2008; en 2050 se cree que superarán en un 86 % los niveles de 1990, a pesar de la adopción de normas mínimas de eficiencia para nuevos buques por parte de la OMI en 2011[3]. Si no se hace nada para abordar estas emisiones, se corre el riesgo de socavar los objetivos del Acuerdo de París y los esfuerzos puestos en marcha por otros sectores.

En continuidad con el Libro Blanco sobre el transporte de 2011, la UE adoptó en 2013 una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión[4]. Como primer paso, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron en abril de 2015 el Reglamento (UE) 2015/757[5] relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (el «Reglamento SNV de la UE»), que se completó en

---

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

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

3 Resolución OMI MEPC.203 (62).

4 COM (2013) 479.

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2016 con dos Reglamentos Delegados[6] y dos Reglamentos de Ejecución[7]. El Reglamento SNV de la UE se desarrolló con el fin de:

- Recoger datos sobre emisiones de CO_2 sólidos y verificados para todos los buques (con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas) que recalen en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), incluidas las emisiones de CO_2 procedentes de dichos buques en los puertos.

- Proporcionar información sólida para respaldar futuras decisiones sobre políticas y los medios con los que aplicarlas, así como permitir la adopción de objetivos o medidas internacionales (por ejemplo, sobre eficiencia energética).

- Proporcionar la transparencia necesaria con respecto a los datos para estimular la adopción de nuevas tecnologías y medidas operativas para hacer que los buques sean más ecológicos.

De acuerdo con el Reglamento SNV de la UE, las empresas de transporte marítimo deben presentar un informe sobre sus emisiones anuales de CO_2 y sobre cualquier otra información pertinente relacionada con el tránsito de sus buques hacia y desde los puertos del EEE y dentro de los puertos del EEE. Los requisitos para las empresas de transporte marítimo se establecieron en 2017 con la preparación y presentación de los planes de seguimiento ante verificadores acreditados. El seguimiento del consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y la eficiencia energética se inició en 2018, teniendo que presentarse los primeros informes de emisiones en abril de 2019.

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

---

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

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

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

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

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

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

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

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

La UE presentó la contribución determinada a nivel nacional («CDN») de la UE y sus Estados miembros a la CMNUCC en marzo de 2015, comprometiéndose a un objetivo vinculante de al menos una reducción doméstica del 40 % de los GEI en toda la economía para 2030, en relación con los niveles de 1990, en línea con el marco de la política de clima y energía para 2030 aprobado por el Consejo Europeo de octubre de 2014 y desde su adopción como ley[8]. Todos los sectores deben contribuir a la transición hacia una economía con baja emisión de carbono y al Acuerdo de París.

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

La propuesta es coherente con la estrategia sobre movilidad de bajas emisiones, que aborda acciones para reducir aún más las emisiones de GEI en el transporte, como parte de los esfuerzos más amplios de descarbonización de la UE, incluso para el horizonte 2030[9].

Al proporcionar información sólida sobre las emisiones de CO_2 de cada uno de los buques, el Reglamento SNV de la UE es clave para facilitar la toma de decisiones a nivel de la Unión así como para guiar en un futuro posibles políticas climáticas en este sector. La presente propuesta salvaguarda dicho principio clave. El Reglamento SNV de la UE, entendido como instrumento político, es el punto de partida para un mayor desarrollo de políticas.

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

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

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

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

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

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

- **Proporcionalidad**

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

- **Elección del instrumento**

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

[9] COM(2016) 501.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

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

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

- **Consultas con las partes interesadas**

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

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Los estudios de proyecciones de emisiones, basados en datos pertinentes del estudio sobre GEI del IMO 3[10],se han tenido en cuenta, especialmente, en relación con las emisiones y los pronósticos de emisiones procedentes del transporte marítimo internacional, así como el potencial de reducción de emisiones a partir de medidas técnicas y operativas en el transporte marítimo internacional.

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

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

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

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

informe revisado. El resumen ejecutivo de la evaluación de impacto y la opinión del Comité de Control Reglamentario se encuentran en el sitio web de la Comisión[11].

Teniendo en cuenta la necesidad de defender los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE, se descartaron en un principio dos candidatos a la alineación: la gobernanza y la notificación de emisiones de CO_2. La alineación de la gobernanza no se consideró como una opción, ya que implicaría que la UE y sus Estados miembros solo puedan recoger datos sobre las emisiones de los buques con pabellón de la UE, dejando de lado las emisiones de GEI emitidas por buques con pabellón de un país no miembro de la UE en tránsito por puertos del EEE. Además, la alineación de la notificación de CO_2 significaría que los buques no presentarían informes sobre emisiones de CO_2. Esto sería totalmente incompatible con el objetivo mismo del Reglamento SNV de la UE, que está relacionado con la cantidad de emisiones de CO_2 de los buques y su impacto climático.

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

Opción 1: escenario de referencia

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

Opción 2: racionalización

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

Opción 3: alta convergencia

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

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

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

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

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

[11] http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

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

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

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

- **Derechos fundamentales**

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. OTROS ELEMENTOS QUE DEBEN DESARROLLARSE

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

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

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

Por ello, se propone realizar las siguientes modificaciones:

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

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

3. El contenido mínimo de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta las «Directrices para el desarrollo de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB)» de la OMI, excepto las disposiciones que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Para ello, se modificará el artículo 6, apartado 3, del Reglamento.

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

1. Se mantendrá el alcance en términos de los buques y las actividades contemplados en el Reglamento SNV de la UE (por lo tanto, cubrirá la mayoría de los buques que superen las 5 000 GT que recalen en los puertos de la UE para fines de transporte marítimo). Las actividades de buques que no se consideran transporte marítimo, como el dragado, la instalación de tuberías y el apoyo a las actividades de instalación en alta mar, continúan sin estar sujetas a los requisitos de seguimiento y notificación.

2. Las emisiones de CO_2 procedentes de los buques en los puertos de la Unión también deben seguirse y notificarse por separado, a fin de incentivar el uso de las medidas disponibles para reducir las emisiones de CO_2 en dichos puertos de la UE y sensibilizar sobre las emisiones generadas por el transporte marítimo. Asimismo, los datos sobre viajes internos a cualquier Estado miembro de la UE deben ser objeto de seguimiento y notificación para permitir que las autoridades de los Estados miembros tengan datos sólidos y comparables sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo en su territorio. Se deben mantener las disposiciones actuales de SNV respecto a la verificación de datos por parte de terceros acreditados, con objeto de mantener el objetivo de la UE de proporcionar información sólida y comparable a lo largo del tiempo para la toma de decisiones futuras en la UE o a nivel internacional.

3. Las disposiciones del Reglamento SNV de la UE sobre la publicación de los datos sobre las emisiones de CO_2 y la eficiencia energética de los buques individuales también se mantendrán para ayudar a eliminar las barreras del mercado que dificultan la adopción de tecnologías y comportamientos más eficientes en el sector.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2019/0017 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[12],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[13],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[14],

Considerando lo siguiente:

(1) El transporte marítimo tiene un impacto en el clima global, como resultado de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) generadas durante el transporte marítimo. En 2015, emitió el 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del ámbito del transporte[15]. El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

(2) Todos los sectores de la economía deben contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en línea con el compromiso de los colegisladores

12 DO C [...] de [...], p. [...].
13 XXX.
14 XXX.
15 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

expresado en el Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo[16] y la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo[17].

(3) La Resolución del Parlamento Europeo de febrero de 2014 relativa a un marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 instó a la Comisión y a los Estados miembros a establecer un objetivo vinculante para la Unión por el que hasta 2030 se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40 % en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento Europeo también señaló que todos los sectores de la economía tendrían que contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en tanto que la Unión se comprometa a aportar su parte correspondiente a los esfuerzos globales.

(4) En sus Conclusiones del 24 de octubre de 2014, el Consejo Europeo aprobó un objetivo vinculante de la Unión que contempla una reducción a nivel interno de al menos el 40 % en las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con 1990. El Consejo Europeo también señaló la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte, e invitó a la Comisión a examinar otros instrumentos y medidas que permitan plantear desde una perspectiva global y tecnológicamente neutra, entre otros aspectos, la promoción de la reducción de emisiones, las fuentes de energía renovable y la eficiencia energética en el transporte.

(5) Sobre la base del Libro Blanco de la Unión sobre transporte[18] de 2011, en 2013 la Comisión adoptó una estrategia para integrar progresivamente las emisiones marítimas en la política de la Unión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero[19].

(6) En abril de 2015, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo [20] (el «Reglamento SNV de la UE»), que se complementó en 2016 con dos Reglamentos Delegados[21] y dos

---

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

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

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

19 COM(2013) 479.

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

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Reglamentos de Ejecución[22]. El objetivo del Reglamento SNV de la UE es recoger datos sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo para elaborar nuevas políticas e incentivar las reducciones de las emisiones proporcionando información sobre la eficiencia de los buques a los mercados pertinentes. El Reglamento SNV de la UE obliga a las empresas a seguir, notificar y verificar el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y la eficiencia energética de sus buques en viajes hacia y desde los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), de forma anual, a partir de 2018. También se aplica a las emisiones de CO_2 en los puertos del EEE. Los primeros informes de emisiones deben presentarse antes del 30 de abril de 2019.

(7) El artículo 22 del Reglamento SNV de la UE establece que la Comisión, en el caso de un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación, revisará el Reglamento SNV de la UE y, si corresponde, propondrá modificaciones para garantizar que esté en consonancia con dicho acuerdo internacional.

(8) En virtud del Acuerdo de París que se adoptó en diciembre de 2015 en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)[23], la Unión y sus Estados miembros han fijado un objetivo de reducción de emisiones en todos los ámbitos de la economía. Los esfuerzos para limitar las emisiones marítimas internacionales a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) están en marcha y deben alentarse. La OMI adoptó[24] en octubre de 2016 un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques («el DCS mundial de la OMI»).

(9) Teniendo en cuenta la coexistencia de estos dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación, la Comisión evaluó, de conformidad con el artículo 22 del Reglamento SNV de la UE, cómo alinear los dos sistemas para reducir la carga administrativa para los buques, manteniendo al mismo tiempo los objetivos del Reglamento SNV de la UE.

(10) La evaluación de impacto indicó que una alineación parcial de los dos sistemas de seguimiento, notificación y verificación podría contribuir a reducir la carga administrativa para las empresas de transporte marítimo, protegiendo al mismo tiempo los objetivos clave del Reglamento SNV de la UE. Sin embargo, dicha alineación parcial no debe modificar los objetivos en materia de gobernanza, alcance, verificación, transparencia o notificación de CO_2 del Reglamento SNV de la UE, ya que socavaría gravemente sus objetivos y afectaría su capacidad para sustentar futuras decisiones de formulación de políticas y para incentivar la adopción de medidas y comportamientos de eficiencia energética en el transporte marítimo. Por lo tanto, cualquier modificación del Reglamento SNV de la UE debe limitar la alineación con el

---

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

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

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

(11) Las modificaciones del Reglamento SNV de la UE deben garantizar que las mismas entidades jurídicas sean responsables de hacer un seguimiento durante períodos de notificación calculados de manera similar cuando las actividades de un buque entre en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Por lo tanto, las definiciones relativas a las empresas y los períodos de notificación, incluida la presentación de informes en caso de cambio de empresas, deben modificarse para tener en cuenta las disposiciones de la OMI.

(12) Deben tenerse en cuenta las disposiciones del DCS mundial de la OMI sobre los datos que se deben seguir y notificar anualmente para garantizar que se recogen datos simplificados sobre las actividades de los buques que entran en el ámbito de aplicación de ambos sistemas. Para hacerlo, se debe notificar el parámetro «peso muerto», aunque la información relativa a la «carga transportada» debe transmitirse de forma voluntaria. El «tiempo transcurrido en el mar» debe ser reemplazado por la definición que figura en el DCS mundial de la OMI de «horas de navegación». Finalmente, el cálculo de la «distancia recorrida» debe basarse en el DCS mundial de la OMI [25] para reducir la carga administrativa.

(13) El contenido de los planes de seguimiento se debe simplificar para tener en cuenta el DCS mundial de la OMI excepto las partes del plan que son necesarias para garantizar que solo los datos relacionados con la UE sean objeto de seguimiento y notificación en virtud del Reglamento SNV de la UE. Por lo tanto, cualquier disposición «*por viaje*» debe mantenerse como parte del plan de seguimiento.

(14) Es necesario diferir la fecha de aplicación para garantizar que el seguimiento, la notificación y la verificación en curso se efectúen de manera coherente durante el período de notificación.

(15) El objetivo del Reglamento (UE) 2015/757 es seguir, notificar y verificar las emisiones de CO_2 de los buques que hacen escala en puertos del EEE como primer paso de un enfoque por etapas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Los Estados miembros no tienen la capacidad para alcanzar dicho objetivo por sí solos, de ahí que, por su escala y efectos, sea más factible lograrlo a nivel de la Unión. Debe tenerse en cuenta el DCS mundial de la OMI, y el presente Reglamento garantiza la comparabilidad y la fiabilidad continuas de los datos recogidos sobre la base de un único conjunto de requisitos. La Unión puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

(16) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2015/757 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1) El artículo 3 se modifica como sigue:

[25] Resolución MEPC.282(70) de la OMI.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) "empresa": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo;»;

b) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

«m) "período de notificación": período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambos inclusive; para los viajes con inicio y fin en dos años civiles diferentes, los respectivos datos se computarán en el año civil que corresponda;»;

c) se añade la letra nueva p):

«p) "Peso muerto": diferencia en toneladas entre el desplazamiento de un buque en aguas de densidad relativa de 1,025 kg/m^3 al calado de carga de verano y el desplazamiento en rosca del buque; el calado de carga de verano debe considerarse el calado máximo de verano según lo certificado en el cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración o una organización reconocida por ella.».

2) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) El apartado 3 se modifica como sigue:

i) Las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) datos del buque, incluidos su nombre, número de identificación de la OMI, tipo de buque y nombre de la empresa;»;

«(b) descripción de los motores y otros elementos consumidores de fueloil del buque y de los tipos de combustible utilizados;»;

«(c) factores de emisión;».

ii) Se suprime la letra d).

iii) Se suprime la letra g).

iv) En la letra h), el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos para determinar y registrar las horas de navegación;».

v) El inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) calidad de los datos, incluidos los procedimientos para detectar y colmar las lagunas de información;».

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

a) Las letras e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:

«e) horas de navegación;»;

«f) la carga transportada, de forma voluntaria;».

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

4) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) La letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) total de horas de navegación;».

5) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondiente, en una fecha lo más próxima posible al día de la realización del cambio y, a más tardar, tres meses después, un informe que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones, pero que se limite al período correspondiente a las actividades realizadas bajo su responsabilidad.»;

b) se agrega un nuevo inciso xi) al apartado 3, letra a):

«xi) peso muerto del buque;».

6) En el artículo 21, apartado 2, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) total anual de horas de navegación;».

7) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

ANNEX

ANEXO

de 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 recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques

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

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO

En el anexo II, la parte A se modifica como sigue:

1) El apartado 1 se modifica como sigue:

a) en la letra a), la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«Las horas de navegación se calcularán como el tiempo total en el que el buque está navegando con propulsión propia;»;

b) en la letra b), la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«la distancia recorrida se calculará como la distancia recorrida sobre el fondo;».

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.2.2019
SWD(2019) 11 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

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

{COM(2019) 38 final} - {SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final}

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Ficha resumen

A. Necesidad de actuar

¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?

De conformidad con el artículo 22 del Reglamento (UE) 2015/757, sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO_2 generadas por el transporte marítimo («Reglamento SNV de la UE»), la Comisión propone modificar el Reglamento SNV de la UE con objeto de tomar en debida consideración el sistema mundial de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques establecido por la OMI.

¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?

El objetivo es facilitar la implementación armoniosa de los dos sistemas SNV, al tiempo que se mantienen los objetivos del Reglamento SNV de la UE, es decir, mantener la recogida de datos de emisiones de CO_2 sólidos y verificados a nivel de buques individuales para estimular la toma de medidas de eficiencia energética y sustentar futuras decisiones de formulación de políticas.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?

Al mantener un conjunto único de requisitos de SNV a nivel de la Unión, la acción propuesta garantizará la comparabilidad y confiabilidad continuas de los datos sobre emisiones de CO_2 de los buques.

B. Soluciones

¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?

Si bien la alineación de la «gobernanza» y la «notificación de emisiones de CO_2» se descartó por adelantado para preservar los objetivos del Reglamento SNV de la UE, se evaluaron tres opciones políticas. La opción 1 mostró lo que sucedería si no se tomara ninguna medida. La opción 2 evaluó diferentes escenarios de racionalización para reducir la carga administrativa y salvaguardar los objetivos del Reglamento SNV de la UE. La opción 3 reflejó la armonización técnica completa de ambos sistemas.

En línea con la opción 2, la opción preferida es simplificar los dos sistemas en términos de definiciones, parámetros de seguimiento, modelos y planes de seguimiento para reducir las cargas administrativas, pero no modificar los requisitos de gobernanza, alcance, verificación, transparencia y notificación de emisiones de CO_2, con objeto de preservar los objetivos del Reglamento SNV de la UE.

¿Quién apoya cada opción?

La opción 2 está en consonancia con las prioridades expresadas por la mayoría de los interesados que participaron en la consulta pública en línea y destacaron la necesidad de alinear los aspectos técnicos. Al mismo tiempo, mantener el enfoque de la UE sobre verificación y transparencia está en línea con la posición de la sociedad civil, el mundo académico, los ciudadanos y los Estados miembros.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

La opción preferida conserva los beneficios del Reglamento SNV de la UE en términos de impactos ambientales, sociales y económicos y reduce la carga administrativa para las empresas.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

Al simplificar algunos aspectos de los dos sistemas SNV, la opción preferida reduce la carga administrativa y los costes asociados para los buques que tienen que notificar bajo ambos sistemas SNV.

¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?

Si bien las empresas sujetas a ambos sistemas SNV se beneficiarán de la reducción de la carga administrativa, alrededor del 99 % de las pymes del transporte marítimo continuarán sin verse afectadas, ya que los buques por debajo de 5 000 GT están fuera del ámbito de aplicación del Reglamento SNV de la UE.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

No habrá un impacto significativo en los presupuestos y las administraciones nacionales, ya que el sistema SNV de la UE ya se ha puesto en marcha. Sin embargo, puede contribuir a las obligaciones de notificación de los Estados de abanderamiento.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

¿Habrá otras repercusiones significativas?
No se ha identificado ninguno.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Se prevé un seguimiento periódico por medio de información sobre una serie de indicadores que proporcionarán los Estados miembros cada dos años.

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións:
Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.
Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25
Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727

CSV: BOPGDSPG-QmTZz0M7J-6
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/