

Bruxelas, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) 2015/757 a fim de ter devidamente em conta o sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

As alterações climáticas representam um grande desafio que necessita de uma resolução urgente. É por esta razão que o Acordo de Paris visa limitar o aumento da temperatura global a um nível bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e promove esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C com base em reduções substanciais das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) de todos os países.

Devido ao consumo considerável de combustíveis fósseis, o setor do transporte marítimo global emite quantidades significativas de GEE e contribui para as alterações climáticas. Estima-se que as emissões de GEE provenientes do transporte marítimo internacional representem cerca de 2-3 % do total global de emissões de GEE. Trata-se de um valor superior ao das emissões de qualquer Estado da UE. Se o setor do transporte marítimo fosse um país, estaria classificado em sexto lugar na lista de maiores emissores mundiais. O impacto do setor a nível da UE é igualmente considerável: em 2015, foi responsável por 13 % do total de emissões de gases com efeito de estufa provenientes do setor dos transportes na UE¹. Contudo, o transporte marítimo é o único setor não expressamente abrangido por um objetivo de redução das emissões ou por medidas de atenuação específicas da UE.

No futuro, os volumes de comércio marítimo terão tendência para aumentar, o que conduzirá a um aumento significativo das emissões de GEE conexas, se não forem rapidamente adotadas medidas de atenuação. Segundo um estudo² da Organização Marítima Internacional (OMI), as emissões provenientes do transporte marítimo global poderão aumentar entre 50 % e 250 % até 2050, dependendo da futura evolução da economia e do setor da energia. A nível da UE, as emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo aumentaram 48 % entre 1990 e 2008 e espera-se que, até 2050, aumentem 86 % acima dos níveis de 1990, apesar da adoção de normas mínimas de eficiência para os novos navios por parte da OMI, em 2011³. Se nada for feito para combater estas emissões, haverá o risco de comprometer os objetivos do Acordo de Paris e os esforços envidados por outros setores.

No seguimento do Livro Branco sobre os Transportes da UE, de 2011, esta última adotou, em 2013, uma estratégia para integrar progressivamente as emissões provenientes do transporte marítimo nas políticas da UE tendentes a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa⁴. Como primeiro passo, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram, em abril de 2015, o Regulamento (UE) 2015/757⁵ relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo («Regulamento MRV da

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/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Resolução MEPC.203(62) da OMI.

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (*JO L 123 de 19.5.2015, p. 55*).

UE»), o qual foi complementado em 2016 por dois regulamentos delegados⁶ e dois regulamentos de execução⁷. O Regulamento MRV da UE foi concebido com vista a:

- Recolher dados sólidos e verificados relativos às emissões de CO₂ de todos os navios (com arqueação bruta superior a 5 000 toneladas) que façam escala nos portos do Espaço Económico Europeu (EEE), incluindo as emissões de CO₂ desses navios no interior dos portos;
- Disponibilizar informações sólidas para apoiar futuras decisões políticas e a execução de instrumentos políticos, bem como para permitir a aplicação de objetivos ou medidas internacionais (por exemplo, em matéria de eficiência energética);
- Proporcionar a transparência necessária relativamente aos dados para estimular a adoção de novas tecnologias e de medidas operacionais para tornar os navios mais ecológicos.

Segundo o Regulamento MRV da UE, as companhias de transporte marítimo têm de comunicar as suas emissões anuais de CO₂ e outras informações pertinentes relativas às viagens dos seus navios de e para os portos do EEE, bem como dentro desses portos. As obrigações para as companhias de transporte marítimo começaram em 2017 com a preparação e a apresentação de planos de monitorização a verificadores acreditados. A monitorização do consumo de combustível, das emissões de CO₂ e da eficiência energética começou em 2018 e os primeiros relatórios sobre as emissões têm de ser apresentados até abril de 2019.

Em 2016, na sequência da entrada em vigor do Acordo de Paris e da adoção do Regulamento MRV da UE, o Comité de Proteção do Meio Marinho (CPMM) da OMI adotou alterações da Convenção MARPOL que estabelece o quadro jurídico para um sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»). Os pormenores e as modalidades de aplicação do sistema mundial de recolha de dados da OMI foram acordados posteriormente mediante «orientações» adotadas por meio das resoluções MEPC 70, de outubro de 2016, e MEPC 71, de julho de 2017. No âmbito do sistema mundial de recolha de dados da OMI, as obrigações de monitorização começam em 2019, com a subsequente apresentação de relatórios em 2020.

Consequentemente, a partir de janeiro de 2019 os navios que realizem atividades de transporte marítimo relacionadas com o EEE terão de cumprir os requisitos em matéria de monitorização

⁶ Regulamento Delegado (UE) 2016/2072 da Comissão relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 (*JO L 320 de 26.11.2016, p. 5*) e Regulamento Delegado (UE) 2016/2071 da Comissão, de 22 de setembro de 2016, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos métodos de monitorização das emissões de dióxido de carbono e às regras de monitorização de outras informações pertinentes (*JO L 320 de 26.11.2016, p. 1*).

⁷ Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 da Comissão, de 4 de novembro de 2016, sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade previstos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (*JO L 299 de 5.11.2016, p. 1*) e Regulamento de Execução (UE) 2016/1928 da Comissão, de 4 de novembro de 2016, relativo à determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (*JO L 299 de 5.11.2016, p. 22*).

e comunicação de informações estabelecidos no Regulamento MRV da UE e no sistema mundial de recolha de dados da OMI.

A coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação a nível da UE e global foi antecipada no Regulamento MRV da UE. O artigo 22.º deste regulamento indica: *«Caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa [...], a Comissão reexamina o presente regulamento e, se se justificar, propõe alterações ao mesmo a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional.»*

Por conseguinte, o principal objetivo da presente proposta é alterar o Regulamento MRV da UE a fim de ter em devida conta o novo sistema mundial de recolha de dados da OMI, com vista a permitir simplificar e reduzir tanto quanto possível os encargos administrativos das companhias e administrações, preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

As alterações do Regulamento MRV da UE propostas são coerentes com as disposições políticas em vigor no domínio, dado que não deverão comprometer os principais objetivos visados pelo sistema MRV da UE e, em termos mais gerais, são coerentes com a política climática da UE. Em especial, a proposta visa preservar o impacto positivo previsto do Regulamento MRV da UE em termos de recolha de dados sólidos e verificados, de fundamentação de futuras decisões políticas e de incentivo à adoção de medidas e comportamentos de eficiência energética no transporte marítimo.

Além disso, a presente proposta prossegue a abordagem estabelecida nas demais políticas de redução das emissões da UE em que a monitorização, a comunicação e a verificação das emissões de gases com efeito de estufa desempenham um papel fundamental para assegurar a execução eficaz das políticas climáticas da UE, tais como o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa. A proposta é coerente com as disposições em matéria de transparência do CELE, incluindo a verificação por terceiros.

- **Coerência com outras políticas da União**

Em março de 2015, a UE apresentou o contributo determinado a nível nacional («CDN») da UE e dos seus Estados-Membros à CQNUAC, estabelecendo uma meta vinculativa de, pelo menos, 40 % de redução interna das emissões de GEE em toda a economia até 2030, comparativamente aos valores de 1990, em consonância com o quadro de ação relativo ao clima e à energia para 2030 aprovado pelo Conselho Europeu de outubro de 2014 e, desde então, incorporado no direito da União⁸. Todos os setores têm de contribuir para a transição hipocarbónica e para o Acordo de Paris.

A proposta é coerente com a Estratégia para a Mobilidade Hipocarbónica que visa o desenvolvimento de ações que permitam uma maior redução das emissões de GEE no setor

⁸ Diretiva (UE) 2018/410, Regulamento (UE) 2018/842 e Regulamento (UE) 2018/841 relativo ao uso do solo.

dos transportes, como parte integrante dos esforços mais vastos de descarbonização materializados ou anunciados pela UE, nomeadamente para o horizonte de 2030⁹.

Ao fornecer informações sólidas sobre as emissões de CO₂ de cada navio, o Regulamento MRV da UE é crucial para facilitar a futura tomada de decisões a nível da União e para reger eventuais políticas climáticas neste setor. A proposta salvaguarda este princípio fundamental. O Regulamento MRV da UE, enquanto instrumento político existente da UE, representa um primeiro passo na direção certa e deve servir de base ao desenvolvimento ulterior de políticas.

A proposta é igualmente coerente com o princípio de «eficiência energética em primeiro lugar» da União da Energia, uma vez que deverá reforçar a execução de medidas de eficiência energética no setor do transporte marítimo.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

Os artigos 191.º a 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) confirmam e definem as competências da UE no domínio da luta contra as alterações climáticas. A base jurídica da presente proposta é o artigo 192.º do TFUE.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia, os objetivos da proposta apenas podem ser alcançados mediante uma proposta da Comissão a nível da UE, dado que a proposta se destina a alterar legislação da UE em vigor.

A recolha e publicação de dados relativos às emissões e à eficiência energética dos navios a nível da UE tem a vantagem de tornar os resultados plenamente comparáveis, porquanto têm por base um conjunto único de requisitos. Tal contribui melhor para a eliminação de obstáculos do mercado decorrentes da falta de informação.

• Proporcionalidade

A proposta cumpre o princípio da proporcionalidade, porque não vai além do necessário para alcançar os objetivos do Regulamento MRV da UE, ao mesmo tempo que assegura o correto funcionamento do mercado interno e a competitividade do setor europeu dos transportes marítimos.

• Escolha do instrumento

A presente proposta de regulamento de alteração decorre de a proposta se destinar a alterar o Regulamento MRV da UE em vigor.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor

⁹ COM(2016) 501.

Cumpra salientar que o reexame do Regulamento MRV da UE é realizado sem uma avaliação prévia, dado que tal só seria possível cerca do final de 2019, após a conclusão do primeiro ciclo de cumprimento. Por conseguinte, a avaliação do Regulamento MRV em vigor não fez parte do trabalho preparatório e não foi integrada na análise das opções políticas.

- **Consulta das partes interessadas**

As modificações do Regulamento MRV da UE propostas estão amplamente em consonância com os interesses manifestados pelas partes interessadas nas suas respostas à consulta pública em linha e ao inquérito eletrónico específico. As organizações da sociedade civil, os organismos nacionais de acreditação, as instituições de investigação e os cidadãos/indivíduos concordam amplamente com a necessidade de preservar alguns objetivos importantes aquando da alteração do Regulamento MRV da UE. Os mesmos incluem a sensibilização para a redução das emissões, o fornecimento de informações sólidas aos atores do mercado sobre consumo de combustível e eficiência energética e a recolha de dados para fundamentar decisões políticas. Para o setor do transporte marítimo, a principal prioridade é, porém, reduzir os encargos administrativos. Os Estados-Membros do EEE e os verificadores do sistema de MRV da UE também apoiam amplamente estes objetivos, nomeadamente a recolha de dados fiáveis para desenvolver futuras políticas e minimizar o esforço administrativo.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Os estudos sobre previsões de emissões apoiam-se em dados relevantes do 3.º estudo sobre os GEE da OMI¹⁰ e foram tidos em conta, nomeadamente no tocante às emissões e previsões de emissões do transporte marítimo internacional, bem como ao potencial de redução das emissões resultante de medidas técnicas e operacionais do transporte marítimo internacional.

- **Documento de trabalho dos serviços da Comissão — avaliação de impacto**

Foi elaborada uma avaliação de impacto para analisar quais características do Regulamento MRV da UE podem ser alinhadas com as do sistema mundial de recolha de dados da OMI. O presente documento complementa a avaliação de impacto que acompanhou a proposta em 2013 e que incluía uma estimativa dos custos associados ao Regulamento MRV da UE. Além disso, o novo documento de trabalho dos serviços da Comissão que contém esta avaliação de impacto tem por base a avaliação de impacto inicial publicada em junho de 2017 e a consulta pública concluída em dezembro de 2017.

O Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão Europeia examinou uma versão preliminar da avaliação de impacto e emitiu um parecer favorável em 13 de julho de 2018. O Comité formulou recomendações com vista a melhorar o relatório, que são abordadas no relatório revisto. O resumo da avaliação de impacto e o parecer do Comité de Controlo da Regulamentação podem ser consultados no sítio Web da Comissão¹¹.

Atendendo à necessidade de preservar os principais objetivos do Regulamento MRV da UE, foram desde logo descartados dois elementos candidatos a alinhamento: governação e comunicação de informações relativas ao CO₂. Concluiu-se que o alinhamento em matéria de

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

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

governança não seria uma opção viável dado que implicaria que a UE e os seus Estados-Membros apenas pudessem recolher dados relativos às emissões de navios com bandeira da UE, deixando de parte as emissões de GEE provenientes de navios de bandeira de países terceiros em viagens que envolvessem portos do EEE. Além disso, alinhar a comunicação de informações relativas ao CO₂ significaria que os navios não comunicariam os dados sobre as emissões de CO₂. Tal seria totalmente incompatível com o objetivo derradeiro do Regulamento MRV da UE, relacionado com o desempenho dos navios em matéria de emissões de CO₂ e o seu impacto climático.

Tendo presente estas limitações, foram analisadas três opções políticas na avaliação de impacto:

Opção 1 — Cenário de Base

Esta opção reflete o que aconteceria se não fossem tomadas medidas.

Opção 2 — Simplificação

Neste cenário, foram ponderadas diferentes opções de alinhamento, em termos de: âmbito de aplicação, definições, parâmetros de monitorização, planos e modelos de monitorização, verificação e transparência.

Opção 3 — Elevada Convergência

Nos termos desta opção, o Regulamento MRV da UE seria alterado para harmonizar todos os seus aspetos técnicos com o sistema mundial de recolha de dados da OMI, com o risco de comprometer o seu impacto no mercado previsto.

A comparação entre as três opções conduziu às conclusões a seguir apresentadas:

O alinhamento das definições, dos parâmetros de monitorização e dos planos e modelos de monitorização conforme apropriado contribui para reduzir os encargos administrativos para as companhias de transporte marítimo e as autoridades nacionais, facilitando o cumprimento das obrigações de comunicação de informações no âmbito dos dois sistemas.

Ao mesmo tempo, não prejudica os objetivos visados pelo Regulamento MRV da UE em vigor nem os seus impactos positivos previstos.

Pelo contrário, alinhar aspetos como o âmbito de aplicação, a verificação e a transparência afetaria severamente os objetivos estabelecidos pelo Regulamento MRV da UE, sendo que não contribuiria necessariamente para a redução significativa dos encargos administrativos. Se houvesse um alinhamento em matéria de transparência, perder-se-ia o benefício de dispor de dados relativos à eficiência energética de cada navio como forma de incentivar a adoção de tais medidas. Alinhar os requisitos em matéria de verificação significaria desistir do sistema homogêneo e independente de verificação por terceiros. Por último, um alinhamento em matéria de âmbito de aplicação conduziria a informações incompletas sobre as emissões relacionadas com o EEE.

Consequentemente, a opção 2 (Simplificação) é a preferida e é proposto alinhar conforme apropriado elementos como definições, parâmetros de monitorização e planos e modelos de monitorização.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A abordagem de simplificação proposta reduziria os esforços de cumprimento comparativamente a um cenário de manutenção da situação atual. Conforme explicado anteriormente, contribuiria para a redução dos encargos administrativos para as companhias de transporte marítimo e facilitaria o cumprimento das obrigações de prestação de informações no âmbito dos dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação. Neste contexto, presume-se que a revisão proposta do Regulamento MRV da UE cumpre os requisitos REFIT que exigem a exploração do potencial de simplificação e de melhoria da eficiência da legislação da UE.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Mais concretamente, contribui para o objetivo de atingir um elevado nível de proteção ambiental, em conformidade com o princípio do desenvolvimento sustentável consagrado no artigo 37.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS A DESENVOLVER

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Em resposta aos progressos alcançados pelo Comité de Proteção do Meio Marinho (CPMM) nas suas reuniões de outubro de 2016 e julho de 2017, em que adotou orientações relevantes para o sistema mundial de recolha de dados da OMI, a Comissão realizou o reexame previsto no artigo 22.º do Regulamento MRV da UE.

A presente proposta visa reduzir os encargos administrativos para os navios que realizam atividades de transporte marítimo abrangidas pelo Regulamento MRV da UE e pelo sistema mundial de recolha de dados da OMI, ao mesmo tempo que preserva os objetivos específicos da ação da UE neste domínio.

Por conseguinte, propõe-se a introdução das seguintes alterações:

1. As definições de «companhia» e de «período de informação», bem como a atribuição de obrigações de monitorização e comunicação no caso de «alterações de companhia» devem ter em conta as disposições paralelas do sistema mundial de recolha de dados da OMI. Tal assegurará que as mesmas entidades jurídicas monitorizem e comuniquem informações de acordo com períodos de informação definidos de modo semelhante para os seus navios que realizem atividades de transporte marítimo relacionadas com o EEE nos termos do Regulamento MRV da UE e do sistema mundial de recolha de dados da OMI. Para tal, os artigos 3.º e 11.º, n.º 2, do Regulamento MRV da UE serão alterados.
2. Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por

ambos os sistemas. Para tal, as «toneladas de porte bruto» devem ser definidas e comunicadas como um parâmetro obrigatório, ao passo que a «carga transportada» é mantida como um parâmetro de monitorização voluntária para as companhias dispostas a fornecer um cálculo da eficiência energética média dos seus navios baseado na carga transportada. Um dos atuais parâmetros de transporte marítimo da UE — «tempo passado no mar» — deve ser substituído pela definição de «horas a navegar» constante do sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por último, o cálculo da «distância percorrida» deve ter por base as opções selecionadas nos termos das orientações pertinentes do sistema mundial de recolha de dados da OMI. Para tal, o artigo 6.º, n.º 3, o artigo 9.º, n.º 1, o artigo 10.º, o artigo 11.º, n.º 3, o artigo 21.º, n.º 2, e o anexo II, ponto A, n.º 1, do Regulamento MRV da UE serão alterados.

3. O conteúdo mínimo dos planos de monitorização deve ser simplificado de modo a ter em consideração as *Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)* (Orientações para a elaboração de um plano de gestão da eficiência energética dos navios) da OMI, excetuando as disposições necessárias para assegurar que somente dados relacionados com a UE são monitorizados e comunicados nos termos do Regulamento MRV da UE. Para tal, o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento MRV da UE será alterado.

Por outro lado, algumas características pertinentes do Regulamento MRV da UE deverão ser mantidas. Entre estas, contam-se as seguintes:

1. O âmbito de aplicação em termos de navios e atividades abrangidos pelo Regulamento MRV da UE manter-se-á (cobrindo, assim, a maioria dos navios acima de 5 000 GT que façam escala em portos da UE para fins de transporte marítimo). As atividades de navios que não são consideradas transporte marítimo, tais como dragagem, colocação de condutas e apoio a atividades de instalações em alto mar continuam a não estar sujeitas a requisitos de monitorização e comunicação.
2. As emissões de CO₂ provenientes de navios nos portos da União também devem ser monitorizadas e comunicadas separadamente, de modo a incentivar a utilização de medidas disponíveis para a redução das emissões de CO₂ nos portos da UE e para maior consciencialização em relação às emissões do transporte marítimo. De igual modo, devem ser monitorizados e comunicados os dados sobre viagens internas para qualquer um dos Estados-Membros da UE, para que as autoridades dos Estados-Membros possuam dados sólidos e comparáveis das suas emissões nacionais provenientes do transporte marítimo. As atuais disposições do Regulamento MRV relativas à verificação dos dados por terceiros acreditados devem ser mantidas para preservar o objetivo da UE de disponibilizar informações sólidas e comparáveis ao longo do tempo para fundamentar ulteriores tomadas de decisões a nível da UE e mundial.
3. As disposições do Regulamento MRV da UE sobre a publicação de dados de cada navio relativos às emissões de CO₂ e à eficiência energética devem também ser mantidas para ajudar a eliminar os obstáculos do mercado que impedem a adoção de tecnologias e comportamentos mais eficientes em termos energéticos no setor.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) 2015/757 a fim de ter devidamente em conta o sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário¹⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) O transporte marítimo tem um impacto sobre o clima global, resultante das emissões de dióxido de carbono (CO₂) por si geradas. Em 2015, foi responsável por 13 % do total de emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes na União¹⁵. O transporte marítimo internacional é o único meio de transporte que continua a não ser incluído no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.
- (2) Todos os setores da economia deverão contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, em consonância com o compromisso assumido pelos legisladores e expresso no Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ e na Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.

¹² JO 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>.

¹⁶ Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

- (3) A Resolução do Parlamento Europeu, de fevereiro de 2014, sobre um quadro para as políticas de clima e de energia em 2030 instou a Comissão e os Estados-Membros a fixarem uma meta vinculativa de 40 % de redução das emissões de gases com efeito de estufa na União para 2030, comparativamente aos níveis de 1990. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.
- (4) Nas suas Conclusões de 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta vinculativa para a União de, pelo menos, 40 % de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, e solicitou à Comissão que continuasse a estudar instrumentos e medidas para uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, incluindo para a promoção da redução de emissões, das fontes de energia renováveis e da eficiência energética nos transportes.
- (5) Tendo por base o Livro Branco sobre os Transportes da União, de 2011¹⁸, a Comissão adotou, em 2013, uma estratégia para a integração progressiva das emissões provenientes do transporte marítimo nas políticas da União tendentes a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa¹⁹.
- (6) Em abril de 2015, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo²⁰ («Regulamento MRV da UE»), que foi complementado em 2016 por dois regulamentos delegados²¹ e dois regulamentos de execução²². O objetivo do Regulamento MRV da UE consiste em recolher dados

¹⁷ Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2018, que altera a Diretiva 2003/87/CE para reforçar a relação custo-eficácia das reduções de emissões e o investimento nas tecnologias hipocarbónicas, e a Decisão (UE) 2015/1814 (JO 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_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

²¹ Regulamento Delegado (UE) 2016/2072 da Comissão relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (JO L 320 de 26.11.2016, p. 5); Regulamento Delegado (UE) 2016/2071 da Comissão, de 22 de setembro de 2016, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos métodos de monitorização das emissões de dióxido de carbono e às regras de monitorização de outras informações pertinentes (JO L 320 de 26.11.2016, p. 1).

²² Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 da Comissão, de 4 de novembro de 2016, sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade previstos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (JO L 299 de 5.11.2016, p. 1); Regulamento de Execução (UE) 2016/1928 da Comissão, de 4 de novembro de 2016, relativo à determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (JO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

sobre as emissões dos transportes marítimos tendo em vista a elaboração de novas políticas e incentivar a redução das emissões mediante a disponibilização de informações sobre a eficiência dos navios aos mercados pertinentes. O Regulamento MRV da UE obriga as companhias a monitorizar, comunicar e verificar, numa base anual, de 2018 em diante, o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a eficiência energética dos seus navios nas viagens de e para os portos do Espaço Económico Europeu (EEE). É igualmente aplicável às emissões de CO₂ no interior dos portos do EEE. Os primeiros relatórios sobre as emissões devem ser apresentados até 30 de abril de 2019.

- (7) O artigo 22.º do Regulamento MRV da UE estabelece que, caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão reexamina o referido regulamento e, se necessário, propõe alterações ao mesmo, a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional.
- (8) Ao abrigo do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015, na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC)²³, a União e os seus Estados-Membros assumiram um objetivo de redução a nível de toda a economia. Estão em curso esforços para limitar as emissões dos transportes marítimos internacionais, promovidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), os quais deverão ser incentivados. A OMI adotou²⁴, em outubro de 2016, um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustíveis dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»).
- (9) Tendo em conta a coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão estudou, em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento MRV da UE, o modo como poderia alinhar os dois sistemas para reduzir os encargos administrativos para os navios, preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.
- (10) A avaliação de impacto indicou que um alinhamento parcial dos dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação poderia contribuir para reduzir os encargos administrativos das companhias de transporte marítimo, preservando ao mesmo tempo os principais objetivos do Regulamento MRV da UE. Esse alinhamento parcial não deverá, contudo, alterar os requisitos em matéria de governação, âmbito de aplicação, verificação, transparência ou comunicação de emissões de CO₂ previstos no Regulamento MRV da UE, uma vez que tal comprometeria gravemente os seus objetivos e afetaria a sua capacidade de fundamentar futuras decisões políticas e de incentivar a adoção de medidas e comportamentos em matéria de eficiência energética no setor dos transportes marítimos. Quaisquer alterações do Regulamento MRV da UE deverão, por conseguinte, limitar o alinhamento com o sistema mundial de recolha de dados da OMI às definições, aos parâmetros de monitorização, aos planos e modelos de monitorização.
- (11) As alterações do Regulamento MRV da UE deverão assegurar que as mesmas entidades jurídicas sejam responsáveis pela monitorização durante períodos de informação determinados de forma semelhante, sempre que as atividades de um navio sejam abrangidas por ambos os sistemas. Assim, as definições relativas às companhias e aos períodos de informação, incluindo a comunicação de informações em caso de

²³ Acordo de Paris (JO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

²⁴ Resolução MEPC.278(70) da OMI, que altera o anexo VI da Convenção MARPOL.

mudança de companhia, deverão ser alteradas para ter em conta as disposições da OMI.

- (12) Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por ambos os sistemas. Para o efeito, o parâmetro «toneladas de porte bruto» deverá ser obrigatoriamente comunicado, ao passo que a «carga transportada» deverá ser mantida, mas como parâmetro de monitorização voluntária. A referência ao «tempo passado no mar» deverá ser substituída pela definição de «horas a navegar» estabelecida no sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por fim, o cálculo da «distância percorrida» deverá basear-se no sistema mundial de recolha de dados da OMI²⁵, a fim de reduzir os encargos administrativos.
- (13) O conteúdo dos planos de monitorização deverá ser simplificado de modo a ter em conta o sistema mundial de recolha de dados da OMI, exceto no que se refere às partes do plano necessárias para garantir que apenas os dados relativos à União são monitorizados e comunicados ao abrigo do Regulamento MRV da UE. Por conseguinte, todas as disposições referentes a parâmetros monitorizados «por viagem» deverão continuar a fazer parte do plano de monitorização.
- (14) O diferimento da data de aplicação presente regulamento é necessário para assegurar que a monitorização, a comunicação e a verificação em curso são executadas de forma coerente durante o período de informação.
- (15) O objetivo do Regulamento (UE) 2015/757 consiste em monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO₂ provenientes dos navios que fazem escala em portos do EEE como primeira etapa de uma estratégia faseada com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa. Este objetivo não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado a nível da União. O sistema mundial de recolha de dados da OMI deverá ser tido em conta e o presente regulamento assegura a comparabilidade e fiabilidade contínuas dos dados recolhidos com base num conjunto único de requisitos. A União poderá adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (16) O Regulamento (UE) 2015/757 deverá, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

- 1) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:
 - a) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:
 - «d) “Companhia”, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela

²⁵ Resolução MEPC 282 (70) da OMI.

exploração do navio e que tenha aceitado assumir todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho;»;

b) A alínea m) passa a ter a seguinte redação:

«m) “Período de informação”, o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro, inclusive. Para as viagens que se iniciem e terminem em dois anos civis diferentes, os respetivos dados são contabilizados no ano civil em causa;»;

c) É aditada a seguinte alínea p):

«p) “Toneladas de porte bruto”, a diferença, expressa em toneladas, entre o deslocamento de um navio em águas de densidade relativa de 1 025 kg/m³ com calado de carga de verão e o deslocamento leve do navio. O calado de carga de verão deve ser entendido como o calado máximo de verão certificado no caderno de estabilidade aprovado pela administração ou por uma organização por ela reconhecida.»;

2) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:

i) as alíneas a), b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«a) Os dados do navio, incluindo o nome, o número de identificação OMI, o tipo de navio e o nome da companhia;»;

«b) Uma descrição dos motores e de outros equipamentos do navio que consomem combustível e dos tipos de combustível utilizados;»;

«c) fatores de emissão;»;

ii) é suprimida a alínea d),

iii) é suprimida a alínea g),

iv) na alínea h), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo das horas a navegar;»;

v) a alínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) A qualidade dos dados, incluindo os procedimentos seguidos para identificar e colmatar lacunas de dados;»;

3) No artigo 9.º, o n.º 1 é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas e) e f) passam a ter a seguinte redação:

«e) Horas a navegar;»;

«f) Carga transportada (monitorização a título voluntário);»;

4) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) Total de horas a navegar;»;

- 5) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Sempre que ocorra uma mudança de companhia, a companhia anterior deve apresentar à Comissão e às autoridades do Estado de bandeira em causa, tão próximo quanto possível do dia de conclusão desse processo de mudança e o mais tardar três meses após essa data, um relatório que abranja os mesmos elementos que o relatório sobre as emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade.»;
- b) No n.º 3, alínea a), é aditada a seguinte subalínea xi):
- «xi) toneladas de porte bruto do navio;»;
- 6) No artigo 21.º, n.º 2, a alínea g) passa a ter a seguinte redação:
- «g) O total anual de horas a navegar;»;
- 7) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir do dia 1 de janeiro do ano seguinte ao de entrada em vigor. O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em
Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente

O Presidente