



Bruxelas, 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 236 final}  
{SWD(2013) 237 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

*Necessidade de agir em relação às alterações climáticas e às emissões de gases com efeito de estufa provenientes de navios*

Em dezembro de 2010, as Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC) reconheceram que o aquecimento global do planeta não deve exceder em mais de 2° C as temperaturas verificadas antes da revolução industrial<sup>1</sup>. Trata-se de uma questão vital para limitar as consequências negativas da interferência humana no sistema climático. Este objetivo a longo prazo exige que, até 2050, as emissões de gases com efeito estufa à escala mundial diminuam em, pelo menos, 50 % relativamente aos níveis de 1990<sup>2</sup>.

Até 2050, as emissões dos países desenvolvidos têm de ser reduzidas entre 80 % e 95 % em relação aos níveis de 1990<sup>3</sup>. A médio prazo, a União Europeia comprometeu-se a reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em 20 % – e, se houver condições, em 30 % – até 2020, tomando como referência os níveis de 1990. Este compromisso integra-se numa das cinco grandes metas da UE constantes da *Estratégia Europa 2020*<sup>4</sup>. Acresce que tanto o Conselho Europeu como o Parlamento Europeu acordaram que todos os setores da economia deveriam contribuir para a redução das emissões<sup>5</sup>. No intuito de contribuir para a Estratégia Europa 2020, o Livro Branco da Comissão sobre os Transportes, de 2011<sup>6</sup>, prevê que, até 2050, as emissões de CO<sub>2</sub> da UE associadas ao tráfego marítimo devem ser reduzidas em 40 % (ou, se possível, 50 %), comparativamente aos níveis de 2005.

Em 2010, as emissões totais de CO<sub>2</sub> decorrentes das atividades de transporte marítimo europeias (onde se incluem as ligações intra-UE e as viagens de e para a União) foram estimadas em cerca de 180 Mt CO<sub>2</sub>. É previsível que este valor ainda aumente, apesar de a Organização Marítima Internacional (OMI) ter introduzido, em 2011, normas mínimas de eficiência energética para certas categorias de navios novos («Índice Nominal de Eficiência Energética», EEDI)<sup>7</sup>. Para esse aumento contribuirá principalmente o acréscimo na procura de transportes marítimos suscitado pelo crescimento do comércio mundial.

O aumento previsto deverá produzir-se não obstante a existência de medidas operacionais e de tecnologias capazes de reduzir em 75 % o consumo específico de energia e as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos navios (segundo os dados da OMI). Uma parte significativa destas medidas apresenta uma boa relação custo-eficácia, visto que a redução dos custos de combustível compensa os eventuais custos operacionais ou de investimento. Esta contradição pode ser explicada pela existência de entraves do mercado à adoção dessas tecnologias e medidas operacionais, tais como a falta de informações fiáveis sobre a eficiência da utilização dos combustíveis nos navios ou de tecnologias disponíveis para a adaptação dos navios, a falta de acesso ao financiamento para investimentos na eficiência dos navios e a repartição dos incentivos, que impede os armadores de beneficiarem dos seus investimentos na

<sup>1</sup> Decisão 1/CP.16 da Conferência das Partes na CQNUAC («Acordos de Cancún»).

<sup>2</sup> Base: quarto relatório de avaliação do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC).

<sup>3</sup> Conclusões do Conselho Europeu de 29 e 30.10.2009 e Resolução do Parlamento Europeu de 4.2.2009 (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> COM(2010) 2020 final.

<sup>5</sup> Diretiva 2003/87/CE e Decisão 406/2009/CE.

<sup>6</sup> COM(2011) 144 final

<sup>7</sup> Revisão do anexo VI da Convenção MARPOL

eficiência dos navios em consequência de as faturas de combustível serem pagas pelos operadores.

#### *Mandato de ação a nível da UE*

O aumento previsto das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos navios contraria os objetivos da União Europeia, causando impactos negativos em termos de alterações climáticas. Acresce que, a nível da UE, o transporte marítimo internacional continua a ser o único modo de transporte não incluído no seu compromisso de redução das emissões de gases com efeito de estufa, o qual exige esforços adicionais a todos os outros setores.

O Conselho e o Parlamento evocaram um compromisso de ação anteriormente assumido no Pacote sobre Clima e Energia adotado em 23 de abril de 2009: «*Caso, até 31 de dezembro de 2011, não seja aprovado pelos Estados-Membros, no quadro da Organização Marítima Internacional, ou pela Comunidade, no quadro da CQNUAC, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nos seus objetivos de redução, a Comissão deverá apresentar uma proposta no sentido de incluir as emissões dos transportes marítimos internacionais no compromisso comunitário de redução, tendo por objetivo a entrada em vigor do instrumento proposto até 2013. Essa proposta deverá minimizar os impactos negativos sobre a competitividade da Comunidade, tendo simultaneamente em conta os potenciais benefícios ambientais.*»<sup>8</sup>

O referido prazo passou, sem que lhe fosse dada suficiente atenção a nível internacional, visto que o EEDI, apesar da sua utilidade, não pode, por si só, suscitar reduções absolutas das emissões, em comparação com os anos de referência, se o crescimento do tráfego previsto se concretizar. A Comissão deu, por isso, início a atividades preparatórias com vista a combater as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional.

#### *Necessidade de uma abordagem por fases para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa do transporte marítimo*

Atualmente, desconhece-se a quantidade exata de emissões de CO<sub>2</sub> e de outros gases com efeito de estufa provenientes do setor dos transportes marítimos da UE, devido à falta de monitorização e comunicação dessas emissões. A avaliação do impacto e a consulta das partes interessadas (ver secção 2) permitiram concluir que um sólido sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de gases com efeito de estufa provenientes daquele setor constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado ou de normas de eficiência, tanto a nível da UE como a nível mundial.

Além disso, um sólido sistema MCV contribuiria para eliminar os entraves do mercado, nomeadamente no que diz respeito à falta de informação sobre a eficiência dos navios. Os resultados da avaliação de impacto sugerem que, até 2030, a introdução desse sistema permitirá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em aproximadamente 2 %, em comparação com o cenário de manutenção do *status quo*, ao passo que os custos líquidos agregados se reduziriam em cerca de 1,2 mil milhões de EUR.

Graças à introdução do sistema MCV numa primeira fase, é possível dedicar mais tempo à discussão e à tomada de decisões sobre as metas de redução das emissões, as medidas baseadas no mercado e as normas de eficiência para obter tais reduções com custos mínimos. Este aspeto é particularmente relevante para as discussões a nível mundial no âmbito da OMI.

Dada a clara preferência que a Comissão manifesta por medidas tomadas a nível mundial, o sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação («sistema MCV») da

<sup>8</sup> Considerando 2 da Decisão n.º 406/2009/CE e considerando 3 da Diretiva n.º 2009/29/CE.

União Europeia deverá servir de modelo à aplicação de um sistema MCV mundial, com vista a acelerar as discussões internacionais. Neste contexto, serão oportunamente apresentadas à OMI propostas pertinentes. Uma vez tomada uma decisão sobre o sistema mundial, o regulamento proposto terá de ser alterado, para harmonizar o sistema MCV da UE com o sistema mundial.

## **2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

### *Consulta das partes interessadas*

No âmbito do Segundo Programa Europeu para as Alterações Climáticas (PEAC), foi criado um grupo de trabalho (GT6) para analisar as opções de ação mencionadas no segundo estudo da OMI sobre as emissões de gases com efeito de estufa, de 2009<sup>9</sup>, e no estudo CE Delft, de 2009<sup>10</sup>. Este grupo também possibilitou a realização de consultas formais às partes interessadas e forneceu contributos para o apoio prestado por entidades externas, limitando, nomeadamente, as opções de ação. Em 2011, realizaram-se três reuniões de dois dias com mais de 100 participantes oriundos das administrações nacionais, das associações de transporte marítimo da UE e internacionais e de outras associações e ONG. As atas, o documento de referência e a apresentação destas reuniões estão disponíveis no sítio Web da Comissão para informação do público<sup>11</sup>.

A Comissão criou, ainda, uma Plataforma de Alto Nível, congregando peritos de alto nível no setor dos transportes marítimos, com o intuito de possibilitar um debate estratégico direto com o Vice-Presidente Kallas e a Comissária Hedegaard. Estas reuniões tiveram lugar em 3 de fevereiro de 2011, 28 de junho de 2011 e 7 de novembro de 2011.

Entre 19 de janeiro e 12 de abril de 2012, ou seja, durante doze semanas, realizou-se uma consulta pública em linha, cujo lançamento foi anunciado através de um comunicado de imprensa. A sua realização foi norteada pelos «Princípios gerais e regras mínimas de consulta das partes interessadas pela Comissão».

A consulta confirma que um acordo mundial no âmbito da OMI é encarado como a melhor opção a longo prazo para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes marítimos. Na eventualidade de adoção de uma medida europeia, é consensual que todos os navios que utilizam os portos europeus devem estar sujeitos às mesmas condições. Também é bastante consensual que as medidas baseadas no mercado e as normas de eficiência têm de ser acompanhadas de uma monitorização transparente e rigorosa das emissões. Essa monitorização deve ser estabelecida com o cuidado de evitar encargos administrativos injustificados e de assegurar a precisão das informações comunicadas. No sítio Web da Comissão, estão publicados mais resultados da consulta<sup>12</sup>.

Por último, em 5 de dezembro de 2012, realizou-se outra reunião das partes interessadas, com 120 participantes do setor, das ONG, dos Estados-Membros e de países terceiros, sobre a conceção de um sistema MCV na União Europeia. Esta reunião confirmou a necessidade de monitorização, comunicação de informações e verificação, dada a atual indisponibilidade de dados fiáveis sobre as emissões de CO<sub>2</sub>. Já existem várias iniciativas de monitorização e comunicação de informações sobre o consumo de combustível, as emissões de CO<sub>2</sub> e a

<sup>9</sup> *The Second IMO Greenhouse gases study, 2009.*

<sup>10</sup> *CE Delft, 2009* ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm)

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm)

eficiência energética no setor dos transportes marítimos. Os participantes concordaram, de um modo geral, que o sistema de MCV deverá basear-se nas informações requeridas pelas convenções internacionais e já disponíveis a bordo dos navios, a fim de reduzir os encargos administrativos. As apresentações e conclusões estão publicadas no sítio Web da Comissão<sup>13</sup>.

#### *Avaliação do impacto*

A avaliação do impacto analisa e compara várias opções de ação relativas a medidas baseadas no mercado e uma opção exclusivamente assente no sistema MCV. São as seguintes as principais conclusões:

- Entraves do mercado que mais obstam à aplicação de medidas de redução com uma boa relação custo-benefício:
  - i) falta de informações fiáveis sobre a eficiência da utilização dos combustíveis nos navios ou das tecnologias disponíveis para adaptar navios
  - ii) falta de acesso ao financiamento para investimentos na eficiência dos navios
  - iii) repartição dos incentivos, que impede os armadores de beneficiarem dos seus investimentos na eficiência dos navios por as faturas de combustível, devido à estrutura das operações dos navios, serem muitas vezes pagas pelos operadores.

A eliminação destes entraves do mercado será decisiva para o êxito de qualquer medida específica.

- Existem grandes possibilidades de redução das emissões no setor dos transportes marítimos através de uma série de medidas técnicas e operacionais, sobretudo vocacionadas para melhorar a eficiência energética dos navios. As economias nos custos de combustível associadas à maioria destas medidas técnicas ou operacionais são superiores aos custos previstos.
- Todas as opções de ação analisadas oferecem benefícios líquidos em termos de impactos ambientais (redução das emissões de CO<sub>2</sub> e de outros gases), económicos (economias líquidas dos custos no setor dos transportes marítimos) e sociais (menos problemas de saúde graças à diminuição das emissões de SO<sub>x</sub> e partículas, criação de emprego).
- Dois tipos de fundos de compensação – um fundo baseado em contribuições com um determinado preço para o carbono e um fundo baseado nas metas com uma meta de redução definida e uma fixação indireta dos preços – e um regime de comércio de licenças de emissão (RCLE) no setor dos transportes marítimos poderiam oferecer os maiores benefícios em termos de redução das emissões e de economias nos custos.

Serão eles, segundo se prevê, que permitirão enfrentar mais eficazmente os entraves do mercado e reduzir as emissões, até 2030, em cerca de 10 %, relativamente aos níveis de 2005. As economias líquidas dos custos no setor dos transportes marítimos poderiam ser substanciais se fosse possível eliminar por completo os entraves do mercado (elevando-se a 12 mil milhões de EUR em 2030 e, em média, a 5 mil milhões de EUR por ano). Em especial, a aplicação das atuais tecnologias para melhorar a eficiência dos combustíveis possibilitaria a obtenção de grandes economias neste setor, com custos negativos, e se for associada a medidas operacionais reduzirá ainda mais as emissões de CO<sub>2</sub>.

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm)

- A opção exclusivamente assente num sistema MCV conduziria a reduções mais limitadas das emissões, estimadas em cerca de 2 % em 2030 (comparativamente ao cenário de base), correspondendo a reduções dos custos na ordem de 1,2 mil milhões de EUR em 2030 (em média, cerca de 900 milhões de EUR por ano). O seu objetivo consistiria em eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informação, graças à produção de informações sobre o consumo de combustíveis e a sensibilização, a nível da gestão, para as potenciais economias nos custos de combustível. Estima-se que os custos da sua aplicação rondarão os 26 mil milhões de EUR por ano (quando se excluem do seu âmbito os navios de arqueação inferior a 5 000 GT). Em termos gerais, o rácio relativo custo/benefício desta opção é muito elevado.

Os resultados são apresentados integralmente na avaliação de impacto que acompanha a proposta.

#### *Síntese da ação proposta*

O objetivo principal do presente regulamento é criar um sistema MCV europeu para as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases que visa reduzir essas emissões. A fim de diminuir os custos administrativos conexos e assegurar a obtenção de resultados sólidos, propõem-se requisitos simples e que não implicam custos supérfluos para a monitorização, a comunicação de informações e a verificação. Esta abordagem está, por isso, concebida de modo a aproveitar ao máximo os dados já existentes a bordo dos navios.

Assim, o sistema MCV proposto teria as seguintes características operacionais:

- Concentração no CO<sub>2</sub> enquanto principal gás com efeito de estufa emitido pelos navios e noutras informações pertinentes em termos de clima, designadamente as relativas à eficiência, com vista a eliminar os entraves do mercado à adoção de medidas de redução eficazes em termos de custos e a aproximar o sistema MCV da discussão em curso na OMI sobre as normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes
- Cálculo das emissões anuais de CO<sub>2</sub> com base no consumo e no tipo de combustível, bem como na eficiência energética, utilizando os dados disponíveis a partir de diários de bordo, relatórios de posição do meio-dia e guias de entrega de combustível dos navios
- Recurso às estruturas e aos organismos do setor marítimo, em especial às organizações reconhecidas, para verificar os relatórios de emissões e emitir documentos de conformidade
- Exclusão dos pequenos emissores (navios de arqueação bruta inferior a 5 000 GT), que representam cerca de 40 % da frota mas apenas 10 % do total das emissões

Em princípio, o sistema MCV também poderia abranger as emissões de outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima e poluentes atmosféricos, como os SO<sub>x</sub> e os NO<sub>x</sub>. Essa abordagem integrada poderia proporcionar uma vasta gama de informações ambientais relevantes, utilizando simultaneamente os efeitos de sinergia em benefício do setor dos transportes marítimos e das autoridades públicas. Contudo, a abordagem MCV baseada nos documentos e equipamentos já existentes a bordo dos navios só poderá ser utilizada para medir as emissões de CO<sub>2</sub>. Além disso, o equipamento de medição necessário para as emissões de outros gases não é considerado suficientemente fiável e comercialmente disponível para utilização no mar. Por conseguinte, nesta fase, o sistema MCV proposto só deve ser aplicado às emissões de CO<sub>2</sub>. Convirá rever este âmbito de aplicação posteriormente.

Quanto ao âmbito geográfico da monitorização, as ligações seguintes serão, em princípio, abrangidas de forma não discriminatória em relação a todos os navios, independentemente da sua bandeira:

- viagens intra-UE
- viagens do último porto situado fora do território da UE para o primeiro porto de escala situado na UE (viagens de entrada)
- viagens de um porto situado na UE para o porto de escala seguinte situado fora do território da UE (viagens de saída)

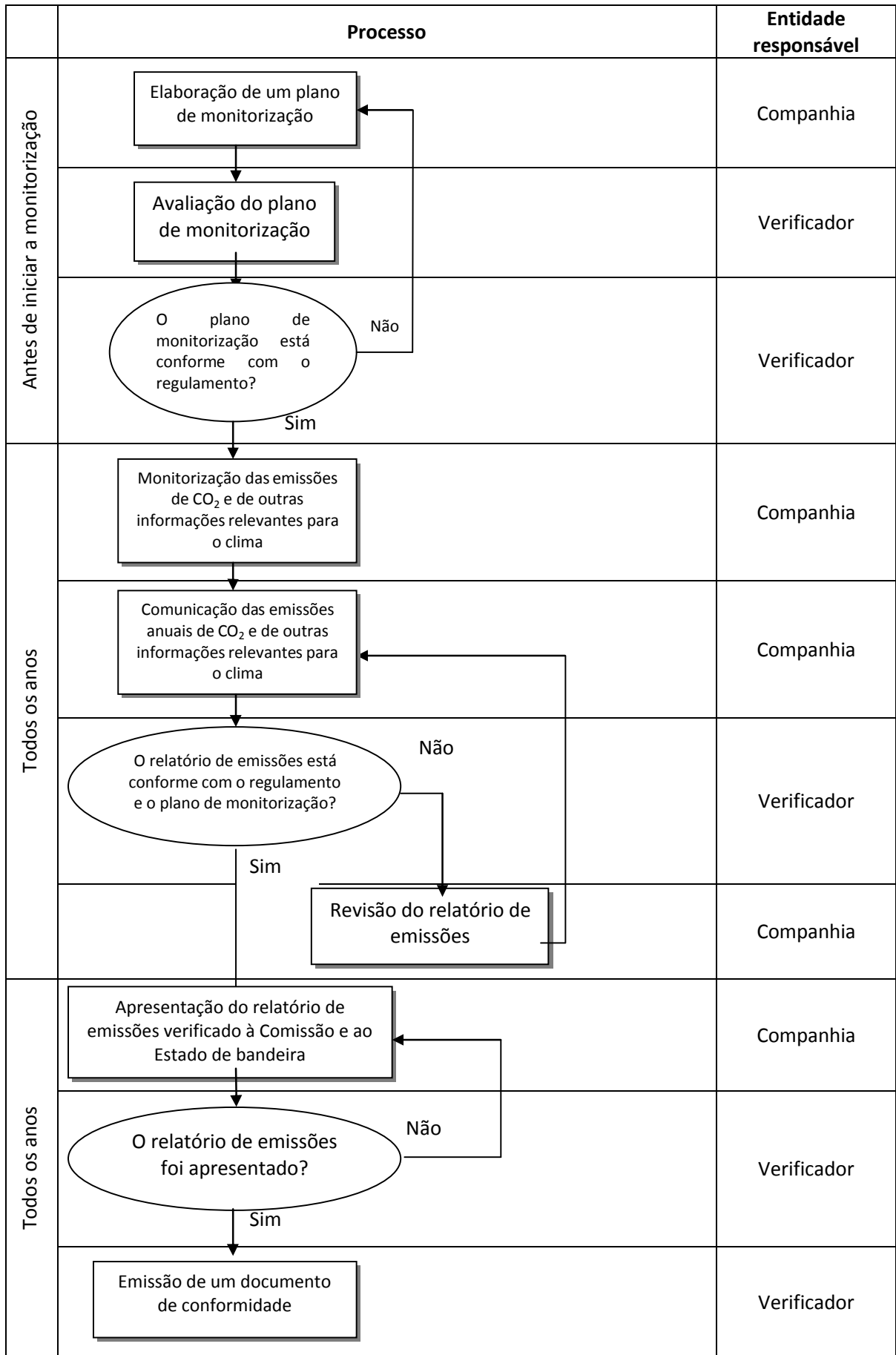
O ciclo de cumprimento basear-se-á numa abordagem normalizada. Propõe-se que os custos sejam restringidos ao mínimo e que se atribua um número limitado de funções à Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA). Verificadores acreditados independentes assegurariam as funções relacionadas com a verificação dos planos de monitorização, os relatórios de emissões, a comunicação com os armadores e os operadores dos navios e a emissão de documentos de conformidade. Esses organismos verificadores, que podem incluir organismos reconhecidos, possuem já uma grande experiência e desempenham um papel importante em matéria de segurança marítima. A aplicação das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação seria assegurada pelos Estados-Membros, mais concretamente pelas autoridades do Estado do porto, utilizando os mecanismos de controlo do Estado de bandeira e do Estado do porto existentes e os dados publicados pela Comissão.

Bastariam alguns ajustamentos para converter o sistema MCV proposto num sistema mundial, uma vez que utiliza os documentos exigidos a nível internacional e as estruturas existentes, como as autoridades do Estado de bandeira e do Estado do porto e as sociedades de classificação.

Para facilitar a aplicação do sistema MCV proposto, são necessárias regras mais específicas para a verificação e a acreditação dos verificadores. Além disso, a descrição dos quatro métodos de monitorização e a determinação de outras informações pertinentes em termos de clima, como os indicadores de eficiência constantes dos anexos I e II do regulamento proposto, devem ser revistas com base nos dados científicos e no desenvolvimento das normas internacionais. Para o efeito, deve conferir-se à Comissão o poder de adotar os respetivos atos delegados.

Utilizar-se-ão modelos eletrónicos para simplificar a elaboração dos planos de monitorização, a comunicação e a verificação das emissões e outras informações pertinentes em termos de clima. Esses modelos serão fornecidos e adotados pela Comissão através de atos de execução.

As etapas do processo de monitorização, comunicação de informações e verificação são ilustradas na figura seguinte.







### 3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

#### *Base jurídica*

A base jurídica da proposta legislativa é o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE. A proposta prossegue um objetivo legítimo no âmbito de aplicação do artigo 191.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a saber, o combate às alterações climáticas. O objetivo da proposta legislativa é assegurar que as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios são monitorizadas e comunicadas, desse modo melhorando a disponibilidade de informações para a formulação de políticas e a tomada de decisões, no contexto dos compromissos da UE em matéria de alterações climáticas, e incentivar os esforços de atenuação. Este objetivo não pode ser atingido com meios menos restritivos do que a proposta legislativa.

#### *Princípio da subsidiariedade*

Para que a ação da União Europeia se justifique, deve ser respeitado o princípio da subsidiariedade.

#### (a) Dimensão transnacional do problema (critério de necessidade)

A natureza transnacional das alterações climáticas e do transporte marítimo é um elemento importante para determinar a necessidade de uma ação da União. Uma ação a nível nacional, por si só, não seria suficiente para atingir os objetivos estabelecidos pelo Livro Branco sobre os Transportes. É, pois, necessário que a União Europeia crie um quadro jurídico que lhe permita cumprir os requisitos a nível internacional e a nível da União, assegurando a monitorização, a comunicação e a verificação harmonizadas das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo.

#### (b) Critério da eficácia (valor acrescentado)

Em virtude da sua eficácia, uma ação a nível da União Europeia apresenta vantagens evidentes relativamente a uma ação a nível dos Estados-Membros. Dado que os compromissos globais em matéria de alterações climáticas são assumidos a nível da União, incluindo a meta de redução das emissões do setor dos transportes marítimos até 2050 estabelecida pelo Livro Branco sobre os Transportes, é eficaz desenvolver também a este nível as necessárias regras de monitorização, comunicação de informações e verificação. Além disso, este quadro jurídico assegurará eficácia ao aplicar um sistema MCV harmonizado às viagens marítimas entre os portos de diversos Estados-Membros, as quais representam cerca de 90 % das escalas nos portos dos Estados-Membros da UE. Acresce que a ação a nível da UE pode evitar distorções da concorrência no mercado interno por impor condicionalismos ambientais idênticos a todos os navios que escalam os portos da União.

#### *Princípio da proporcionalidade*

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade, pelos motivos a seguir apresentados:

Não excede o necessário para atingir o objetivo de recolher dados fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios. Além disso, a metodologia de monitorização, comunicação de informações e verificação prevista no regulamento proposto baseia-se em informações que já estão disponíveis a bordo dos navios. Não serão necessários equipamentos suplementares.

A proporcionalidade da medida proposta também é assegurada pela concentração nas emissões de CO<sub>2</sub>, que representam cerca de 98 % das emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes marítimos, e nos navios de grande calado com arqueação bruta

superior a 5 000 GT. Quase metade dos cerca de 19 000 navios com mais de 300 GT que escalaram os portos da UE em 2010<sup>14</sup> ficam, assim, excluídos, mas serão abrangidas cerca de 90 % das emissões totais dos navios.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

Tal como especifica a ficha financeira que acompanha o presente regulamento, este será aplicado utilizando o orçamento existente e não terá impacto no quadro financeiro plurianual. Os custos de desenvolvimento de TI para o necessário ajustamento de um instrumento já existente, instalado na EMSA e por ela gerido, serão limitados, rondando 0,5 milhões de euros. O envolvimento da EMSA depende da ativação e aprovação da respetiva função acessória da agência pelo seu Conselho de Administração.

#### **5. ELEMENTOS OPCIONAIS**

##### *Cláusula de reexame/revisão*

A proposta compreende uma disposição que autoriza a Comissão a proceder a um reexame do presente regulamento no contexto da futura evolução a nível internacional, nomeadamente se for adotado um sistema MCV mundial através da OMI. Nesse caso, o regulamento proposto deverá ser revisto e, se necessário, alterado para harmonizar as suas disposições com as do sistema internacional.

---

<sup>14</sup> *IHS Fairplay, 2011*

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013**

(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 Europeu<sup>15</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>16</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Pacote Clima e Energia<sup>17</sup>, que mobiliza as contribuições de todos os setores da economia para atingir os objetivos de redução das emissões, incluindo o transporte marítimo internacional, define um mandato claro: «Caso, até 31 de dezembro de 2011, não seja aprovado pelos Estados-Membros, no quadro da Organização Marítima Internacional, ou pela Comunidade, no quadro da CQNUAC, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nas suas metas de redução, a Comissão deve apresentar uma proposta no sentido de incluir as emissões dos transportes marítimos internacionais no compromisso comunitário de redução, tendo por objetivo a entrada em vigor do instrumento proposto até 2013. Essa proposta deverá minimizar os impactos negativos sobre a competitividade da Comunidade, tendo simultaneamente em conta os potenciais benefícios ambientais.»
- (2) Em julho de 2011, a Organização Marítima Internacional (OMI) adotou medidas técnicas e operacionais, designadamente o Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) para os navios novos e o Plano de Gestão da Eficiência Energética dos Navios (SEEMP), que permitirão minorar o previsto aumento das emissões de gases com efeito de estufa, mas não podem, por si só, induzir as reduções absolutas das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional que são necessárias para que os esforços sejam consentâneos com o objetivo de limitar a 2°C o aumento da temperatura do globo.

---

<sup>15</sup> JO C de , p. .

<sup>16</sup> JO C de , p. .

<sup>17</sup> Decisão n.º 406/2009/CE e Diretiva n.º 2009/29/CE

- (3) Segundo os dados fornecidos pela OMI, o consumo específico de energia e as emissões de CO<sub>2</sub> dos navios podem ser reduzidos até 75 % através da aplicação de medidas operacionais e da utilização das tecnologias existentes; pode considerar-se que uma parte significativa dessas medidas apresenta uma boa relação custo-benefício, dado que a redução dos custos de combustível compensa os eventuais custos operacionais ou de investimento.
- (4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO<sub>2</sub>, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.
- (5) A adoção de medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de combustíveis é dificultada pela existência de entraves do mercado, como a falta de informações fiáveis sobre a eficiência da utilização de combustível nos navios ou das tecnologias disponíveis para adaptar os navios, a falta de acesso ao financiamento para investimentos na eficiência dos navios e a repartição dos incentivos, uma vez que os armadores não beneficiam dos seus investimentos na eficiência dos navios quando as faturas de combustível são pagas pelos operadores.
- (6) Os resultados da consulta das partes interessadas e dos debates com parceiros internacionais indicam que a inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa da União Europeia deve ser faseada, consistindo a primeira fase na aplicação de um sólido sistema de monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo e procedendo-se, numa fase posterior, à atribuição de um preço às emissões. Esta abordagem facilita a realização de progressos significativos a nível internacional relativamente ao acordo sobre as metas de redução das emissões de gases com efeito de estufa e outras medidas para alcançar tais reduções a custos mínimos.
- (7) A introdução de um sistema MCV da União deverá permitir reduzir até 2 % as emissões, comparativamente a um cenário de manutenção do *status quo*, e reduzir os custos líquidos agregados em cerca de 1,2 mil milhões de EUR até 2030, uma vez que poderá contribuir para eliminar entraves do mercado, especialmente os relacionados com a falta de informação sobre a eficiência dos navios. Esta redução dos custos de transporte facilitaria o comércio internacional. Além disso, a existência de um sistema MCV sólido constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado ou normas de eficiência, tanto a nível da UE como a nível mundial. Um tal sistema também fornece dados fiáveis para fixar metas precisas de redução das emissões e avaliar como evolui o contributo do transporte marítimo para a realização de uma economia hipocarbónica.
- (8) Todas as viagens intra-União, todas as viagens de entrada entre o último porto de escala situado fora da União e o primeiro porto de escala situado na União e todas as viagens de saída entre um porto situado na União e o porto de escala seguinte situado fora da União devem ser consideradas relevantes para efeitos de monitorização. As emissões de CO<sub>2</sub> nos portos da União, inclusive quando os navios estão acostados ou circulam dentro do porto, devem ser igualmente abrangidas, sobretudo tendo em conta que existem medidas específicas para as reduzir ou evitar. Estas regras devem ser aplicadas sem discriminações a todos os navios, independentemente da bandeira.

- (9) O sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação (MCV) proposto deve assumir a forma de um regulamento, devido à natureza complexa e altamente técnica das disposições introduzidas e à necessidade de regras uniformemente aplicáveis em toda a União para refletir a dimensão internacional do transporte marítimo, em que numerosos navios escalam os portos de diferentes Estados-Membros, e também para facilitar a sua aplicação em toda a União.
- (10) Um sistema de MCV sólido, especificamente aplicável aos navios, a nível da União, deve basear-se no cálculo das emissões resultantes do combustível consumido em viagens de e para os portos da União, uma vez que os dados relativos às vendas de combustível não permitiriam estimativas suficientemente precisas do consumo de combustível neste âmbito específico, devido à grande capacidade dos reservatórios dos navios.
- (11) O sistema MCV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes em termos de clima, que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.
- (12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e otimizar o rácio custo-benefício do sistema proposto sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação só devem ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 GT. Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, conseqüentemente, a eficácia ambiental do sistema.
- (13) Para reduzir ainda mais o esforço administrativo dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização devem concentrar-se no CO<sub>2</sub>, que é de longe o gás com efeito de estufa mais importante emitido pelos transportes marítimos e contribui para cerca de 98 % das emissões totais de gases com efeito de estufa provenientes deste setor.
- (14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.
- (15) Qualquer companhia que seja responsável, durante um período de informação inteiro, por um navio envolvido em atividades de transporte marítimo deve ser responsabilizada por todos os requisitos de monitorização e comunicação de

informações referentes ao dito período, incluindo a apresentação de um relatório de emissões verificado de forma satisfatória. Em caso de mudança de proprietário, o novo proprietário apenas será responsável pelas obrigações de monitorização e comunicação de informações relativas ao período de informação em que a dita mudança teve lugar. Para facilitar o cumprimento destas obrigações, o novo proprietário deve receber uma cópia do último plano de monitorização e do documento de conformidade, se aplicável. A mudança de proprietário também deve suscitar a alteração do plano de monitorização para que o novo proprietário possa escolher a sua própria metodologia de monitorização.

- (16) Nesta fase, o sistema MCV da União não deve abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.
- (17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser precavidas publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. Os dados comunicados à Comissão devem ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat<sup>18</sup>.
- (18) A verificação por verificadores acreditados deve assegurar que os planos de monitorização e os relatórios de emissões estão corretos e cumprem os requisitos definidos pelo presente regulamento. Os verificadores devem verificar a credibilidade dos dados comparando os dados comunicados com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e nas características dos mesmos, como um elemento importante para simplificar a verificação. Essas estimativas podem ser fornecidas pela Comissão. Os verificadores devem ser pessoas singulares ou coletivas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93<sup>19</sup>.
- (19) Deve ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade emitido por um verificador para demonstrar o cumprimento das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação. Os verificadores devem comunicar à Comissão a emissão de tais documentos.
- (20) Com base na experiência adquirida no exercício de funções similares relacionadas com a segurança marítima, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) deve apoiar a Comissão através do desempenho de algumas funções.
- (21) O incumprimento do disposto no presente regulamento deve dar origem à aplicação de sanções. A execução das obrigações relativas ao sistema MCV deve assentar nos instrumentos existentes, nomeadamente nos que foram instituídos em aplicação da

---

<sup>18</sup> JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

<sup>19</sup> JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira<sup>20</sup>, e da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto<sup>21</sup>, e nas informações sobre a emissão de documentos de conformidade. O documento que atesta a conformidade do navio com as obrigações de monitorização e comunicação de informações deve ser adicionado pela Comissão à lista de certificados e documentos a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, da Diretiva 2009/16/CE.

- (22) A Diretiva 2009/16/CE prevê a detenção dos navios que não apresentem os certificados cuja presença a bordo é obrigatória. No caso dos navios que não cumpram as obrigações de monitorização e comunicação de informações por mais de um período de informação, é, todavia, adequado prever a possibilidade da sua expulsão. Esta deve ser aplicada de modo a permitir a correção da situação num prazo razoável.
- (23) O Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo a um mecanismo de monitorização e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa e de outras informações relevantes para as alterações climáticas a nível nacional e da União Europeia<sup>22</sup>, deve ser alterado, no sentido de impor requisitos de monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos transportes marítimos, a cumprir pelos Estados-Membros, em conformidade com o presente regulamento.
- (24) O sistema MCV da União deve servir de modelo à aplicação de um sistema MCV mundial, que é preferível na medida em que pode ser considerado mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a Comissão deve partilhar regularmente com a OMI e outros organismos internacionais relevantes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas à OMI. Caso se chegue a acordo sobre um sistema MCV mundial, a Comissão deve rever o sistema MCV da União com vista a harmonizá-lo com o sistema mundial.
- (25) A fim de possibilitar a utilização dos melhores dados científicos e práticas disponíveis, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita ao reexame de certos aspetos técnicos da monitorização e comunicação de emissões de CO<sub>2</sub> dos navios e à especificação das regras para a verificação dos relatórios de emissões e a acreditação dos verificadores. Importa sobretudo que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (26) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de sistemas automatizados e modelos eletrónicos normalizados que permitam comunicar de forma coerente as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima à Comissão e aos Estados envolvidos, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências de execução necessárias devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos

---

<sup>20</sup> JO L 131 de 28.5.2009 p. 132.

<sup>21</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

<sup>22</sup> JO L 165 de 18.6.2013, p. 13.



mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão<sup>23</sup>.

- (27) O objetivo da ação proposta, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO<sub>2</sub> dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir essas emissões, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão internacional do transporte marítimo, e pode, por conseguinte, devido à escala e aos efeitos da dita ação, ser mais facilmente alcançado ao nível da União. A União pode tomar 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 aquele objetivo.
- (28) As regras que estabelecem o sistema MCV devem respeitar o disposto na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados<sup>24</sup>, e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados<sup>25</sup>.
- (29) O presente regulamento deve entrar em vigor em 1 de julho de 2015, para assegurar que os Estados-Membros e as partes interessadas dispõem de tempo suficiente para tomar as medidas necessárias para a sua aplicação efetiva antes do início do primeiro período de informação, em 1 de janeiro de 2018,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### *Artigo 1.º*

##### **Objeto**

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

#### *Artigo 2.º*

##### **Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto

---

<sup>23</sup> JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

<sup>24</sup> JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

<sup>25</sup> JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

2. O presente regulamento não é aplicável a navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra, navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica e navios de Estado de carácter não comercial.

### *Artigo 3.º*

#### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (c) «Emissões», a libertação de CO<sub>2</sub> para a atmosfera pelos navios, em conformidade com o artigo 2.º;
- (d) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros, excetuando as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento e/ou substituição da tripulação;
- (e) «Companhia», o proprietário de um navio previsto no artigo 2.º ou qualquer outra pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio;
- (f) «Arqueação bruta» (GT), a arqueação bruta calculada de acordo com as regras constantes do anexo 1 da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969;
- (g) «Verificador», uma entidade jurídica que realize atividades de verificação e esteja acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>26</sup> e do presente regulamento;
- (h) «Verificação», as atividades levadas a cabo por um verificador para avaliar a conformidade dos documentos transmitidos pela companhia com os requisitos previstos no presente regulamento;
- (i) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;
- (j) «Fator de emissão», a taxa média de emissão de um gás com efeito de estufa no que respeita aos dados da atividade de um fluxo-fonte, pressupondo uma oxidação completa na combustão e uma conversão completa em todas as outras reações químicas;
- (k) «Incerteza», parâmetro associado ao resultado da determinação de uma quantidade, que caracteriza a dispersão dos valores que poderiam razoavelmente ser atribuídos a essa quantidade, incluindo os efeitos de fatores sistemáticos e aleatórios, expresso em percentagem e que descreve um intervalo de confiança próximo do valor médio

---

<sup>26</sup> JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

compreendendo 95 % dos valores inferidos tomando em consideração uma eventual assimetria da distribuição dos valores;

- (l) «Prudente», um conjunto de pressupostos definido de forma a evitar qualquer subestimação das emissões anuais ou sobre-estimação das distâncias ou das quantidades de carga transportadas;
- (m) «Toneladas de CO<sub>2</sub>», toneladas métricas de CO<sub>2</sub>;
- (n) «Período de informação», o ano civil durante o qual devem ser monitorizadas e comunicadas as emissões.

## CAPÍTULO II

### MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

#### SECÇÃO 1

##### **Princípios e métodos de monitorização e comunicação de informações**

###### *Artigo 4.º*

###### **Princípios comuns de monitorização e comunicação de informações**

1. As companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada navio, a quantidade e o tipo de combustível consumido, durante um ano civil, em cada porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e em cada viagem de chegada e de partida de um porto localizado no território de um Estado-Membro, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 a 6.
2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger a totalidade das emissões resultantes da queima de combustíveis. As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.
3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. As companhias devem usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações e interrogações aprovadas pelo verificador.
4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar os dados relativos à monitorização, incluindo os pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de uma forma transparente que permita ao verificador reproduzir o modo como as emissões foram determinadas.
5. As companhias devem assegurar que a determinação das emissões não seja, de forma sistemática ou consciente, inexata. Devem identificar e reduzir qualquer fonte de imprecisões.
6. As companhias devem permitir estabelecer, com segurança razoável, a integridade dos dados das emissões a monitorizar e comunicar.

###### *Artigo 5.º*

###### **Métodos de monitorização e comunicação de informações sobre o transporte marítimo**

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, relativamente a cada

um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

## SECÇÃO 2

### PLANO DE MONITORIZAÇÃO

#### *Artigo 6.º*

#### **Conteúdo e apresentação do plano de monitorização**

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.
2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de 2018, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.
3. O plano de monitorização referido no n.º 1 deve ser constituído por uma documentação exaustiva e transparente da metodologia de monitorização de um navio específico e conter, pelo menos, os seguintes elementos:
  - (a) Identificação e tipo do navio, incluindo o nome, o número de registo na Organização Marítima Internacional (OMI), o porto de registo ou de armamento e o nome do proprietário;
  - (b) Nome e endereço da companhia, bem como números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;
  - (c) Descrição das fontes de emissão a bordo do navio, como motores principais, motores auxiliares, caldeiras e geradores de gases inertes e tipos de combustíveis utilizados;
  - (d) Descrição dos procedimentos, sistemas e responsabilidades destinados a atualizar a exaustividade da lista das fontes de emissões durante o ano de monitorização, com o objetivo de garantir a exaustividade da monitorização e da comunicação das emissões do navio;
  - (e) Descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar a exaustividade da lista de viagens;
  - (f) Descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar o consumo de combustível do navio, incluindo:
    - (i) o método selecionado, descrito no anexo I, para calcular o consumo de combustível de cada fonte de emissão, incluindo, se for caso disso, uma descrição do equipamento de medição utilizado;
    - (ii) procedimentos para a medição dos abastecimentos de combustível e do combustível existente nos reservatórios, descrição dos instrumentos de medição envolvidos e procedimentos de registo, extração, transmissão e armazenamento de informações sobre as medições, quando relevante;
    - (iii) método escolhido para determinar a densidade, quando aplicável;

- (iv) um procedimento destinado a garantir que a incerteza total inerente às medições do combustível é conforme com os requisitos do presente regulamento, se possível com referência à legislação nacional, às cláusulas constantes dos contratos dos clientes ou às normas de precisão do fornecedor de combustível;
  - (g) Cada um dos fatores de emissão utilizados para cada tipo de combustível, ou, em caso de combustíveis alternativos, as metodologias para a determinação dos fatores de emissão, incluindo a metodologia aplicada à amostragem, métodos de análise, descrição dos laboratórios utilizados (e a acreditação ISO 17025 confirmada, se for caso disso);
  - (h) Descrição dos procedimentos utilizados para determinar os dados de atividade por viagem, incluindo:
    - (i) os procedimentos, as responsabilidades e as fontes de dados para determinação e registo da distância por viagem efetuada;
    - (ii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo da carga transportada e o número de passageiros, consoante os casos;
    - (iii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo do tempo passado no mar entre o porto de partida e o porto de chegada;
  - (i) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;
  - (j) Data da última alteração do plano de monitorização.
4. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. As normas técnicas subjacentes aos modelos dos planos de monitorização mencionados no n.º 1 são estabelecidas através de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 25.º, n.º 2, do presente regulamento.

#### *Artigo 7.º*

#### **Alterações ao plano de monitorização**

As companhias devem verificar regularmente se o plano de monitorização do navio reflete a natureza e o funcionamento do navio e se a metodologia de monitorização pode ser melhorada.

As companhias devem alterar o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:

- (a) Ocorreu uma mudança de proprietário do navio;
- (b) Ocorreram novas emissões em resultado de novas fontes de emissão ou da utilização de novos combustíveis ainda não constantes do plano de monitorização;
- (c) A disponibilidade dos dados sofreu alteração, devido à utilização de novos tipos de instrumentos de medição, métodos de amostragem ou métodos de análise, ou por outras razões, conduzindo a um maior rigor na determinação de emissões;
- (d) Concluiu-se que os dados resultantes da metodologia de monitorização anteriormente aplicada eram incorretos;

- (e) O plano de monitorização não cumpre os requisitos do presente regulamento e o verificador solicita à companhia a sua alteração.

As companhias devem notificar aos verificadores, sem demora injustificada, quaisquer propostas de alteração do plano de monitorização.

As alterações significativas do plano de monitorização devem ser sujeitas à avaliação do verificador.

### SECÇÃO 3

## MONITORIZAÇÃO DAS EMISSÕES E OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

### *Artigo 8.º*

#### **Monitorização das atividades durante um período de informação**

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

### *Artigo 9.º*

#### **Monitorização por viagem**

Com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, as companhias devem monitorizar, relativamente a cada navio e a cada viagem de chegada e de partida de um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, as seguintes informações, em conformidade com a parte A do anexo I e com o anexo II:

- (a) Porto de partida e porto de chegada, incluindo data e hora de partida e de chegada;
- (b) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões;
- (c) CO<sub>2</sub> emitido;
- (d) Distância percorrida;
- (e) Tempo passado no mar;
- (f) Carga transportada;
- (g) Atividade de transporte.

### *Artigo 10.º*

#### **Monitorização anual**

Com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, em relação a cada navio e a cada ano civil, a companhia deve monitorizar, em conformidade com a parte A do anexo I e com o anexo II, os parâmetros seguintes:

- (a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões;

- (b) CO<sub>2</sub> emitido no total;
- (c) Emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- (d) Emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- (e) Emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- (f) Emissões de CO<sub>2</sub> ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está acostado;
- (g) Distância total percorrida;
- (h) Tempo total passado no mar;
- (i) Atividade de transporte total;
- (j) Eficiência energética média.

## SECÇÃO 4

### COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

#### *Artigo 11.º*

#### **Conteúdo do relatório de emissões**

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.
2. Sempre que ocorra mudança de proprietário, a nova companhia deve assegurar que cada navio sob a sua responsabilidade cumpre os requisitos do presente regulamento em relação à totalidade do período de informação em que assuma a responsabilidade pelo navio em causa.
3. As companhias devem incluir no relatório de emissões referido no n.º 1 as seguintes informações:
  - (a) Dados de identificação do navio e da companhia, incluindo:
    - (i) nome do navio
    - (ii) número de registo OMI
    - (iii) porto de registo ou porto de armamento
    - (iv) eficiência técnica do navio (Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) ou Índice Estimativo do Valor (EIV) em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável)
    - (v) nome do proprietário do navio
    - (vi) endereço do proprietário do navio e do seu estabelecimento principal
    - (vii) nome da companhia (se não for a proprietária do navio)

- (viii) endereço da companhia (se não for a proprietária do navio) e do seu estabelecimento principal
  - (ix) endereço, números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;
- (b) Informações sobre o método de monitorização utilizado e o nível de incerteza associado;
- (c) Resultados da monitorização anual dos parâmetros nos termos do artigo 10.º.

*Artigo 12.º*

**Formato do relatório de emissões**

1. O relatório de emissões referido no artigo 11.º é apresentado através de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados, incluindo modelos eletrónicos.
2. As normas técnicas subjacentes ao formato de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos referidos no n.º 1, são estabelecidas através de atos de execução. Estes atos de execução são adotados pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 25.º, n.º 2, do presente regulamento.

CAPÍTULO III

**VERIFICAÇÃO E ACREDITAÇÃO**

*Artigo 13.º*

**Âmbito das atividades de verificação e relatório de verificação**

1. O verificador deve avaliar a conformidade do plano de monitorização referido no artigo 6.º com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º e 7.º. Se a avaliação contiver recomendações que seja necessário incorporar num plano de monitorização, a respetiva companhia deve rever o seu plano de monitorização antes do início do período de informação.
2. O verificador deve avaliar a conformidade do relatório de emissões com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 11.º e nos anexos I e II.
3. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões e informações são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.
4. Se a avaliação concluir que o relatório de emissões está isento de inexatidões materiais e erros, tanto quanto é do conhecimento do verificador, este deve emitir um relatório de verificação. O relatório deve incluir todas as questões relevantes para o trabalho executado pelo verificador.
5. Se a avaliação concluir que o relatório de emissões contém inexatidões materiais, erros ou incoerências ou não cumpre os requisitos dos artigos 11.º e 14.º e do anexo I, o verificador deve informar prontamente a companhia desse facto e solicitar-lhe a apresentação de um relatório de emissões revisto. A companhia deve corrigir quaisquer não-conformidades ou incoerências comunicadas, de modo a que o processo de verificação seja concluído atempadamente. O verificador deve informar



no seu relatório de verificação se as inconformidades foram resolvidas pela companhia durante a verificação.

#### *Artigo 14.º*

##### **Obrigações e princípios gerais para os verificadores**

1. O verificador deve ser independente da companhia ou do operador do navio em causa e realizar as atividades exigidas pelo presente regulamento no interesse público. Para o efeito, o verificador, e qualquer parte da mesma pessoa coletiva, não deve ser uma companhia ou um operador de navios, o proprietário de uma companhia ou propriedade desta, nem deve ter relações com a companhia suscetíveis de afetar as suas independência e imparcialidade.
2. Ao considerar a verificação do relatório de emissões referido no artigo 11.º e dos procedimentos de monitorização aplicados pela companhia, o verificador deve avaliar a fiabilidade, a credibilidade e o rigor dos sistemas de monitorização e dos dados e informações relativos às emissões que foram comunicados, designadamente:
  - (a) A imputação do consumo de combustível às viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
  - (b) Os dados comunicados em relação ao consumo de combustível e as medições e cálculos conexos;
  - (c) A escolha e a utilização de fatores de emissão;
  - (d) Os cálculos conducentes à determinação das emissões globais;
  - (e) Os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética.
3. O verificador só tomará em consideração os relatórios apresentados nos termos do artigo 11.º se existirem dados e informações fiáveis e credíveis que permitam determinar as emissões com um elevado grau de certeza e desde que estejam assegurados os seguintes aspetos:
  - (a) Os dados comunicados são coerentes com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência dos motores;
  - (b) Os dados comunicados não contêm incoerências, designadamente ao comparar a quantidade total de combustível adquirida anualmente por cada navio e o consumo agregado de combustível nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
  - (c) A recolha dos dados foi efetuada de acordo com as normas aplicáveis;
  - (d) Os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.

#### *Artigo 15.º*

##### **Procedimentos de verificação**

1. O verificador deve identificar os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as emissões comunicadas com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência dos motores. Se forem detetados desvios significativos, o verificador deve realizar novas análises.

2. O verificador deve identificar potenciais riscos relacionados com as diversas etapas de cálculo, reexaminando todas as fontes de dados e metodologias utilizadas.
3. O verificador deve tomar em consideração quaisquer métodos de controlo efetivo dos riscos aplicados pela companhia para reduzir os níveis de incerteza, analisando a precisão dos métodos de monitorização utilizados.
4. A companhia deve fornecer ao verificador todas as informações suplementares que lhe permitam realizar os procedimentos de verificação. O verificador pode efetuar verificações no local durante o processo de verificação para determinar a fiabilidade dos dados e informações comunicados.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 24.º, a fim de especificar melhor as regras aplicáveis às atividades de verificação referidas no presente regulamento e os métodos de acreditação dos verificadores. Estes atos delegados basear-se-ão nos princípios de verificação previstos no artigo 14.º e nas normas internacionalmente aceites que forem pertinentes.

#### *Artigo 16.º*

##### **Acreditação dos verificadores**

1. Um verificador que avalie os planos de monitorização e relatórios de emissões e que emita os documentos de verificação e conformidade referidos nos artigos 13.º e 17.º deve estar acreditado, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.
2. Sempre que o presente regulamento não preveja disposições específicas relativas à acreditação dos verificadores, são aplicáveis as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008.
3. É conferido à Comissão o poder de adotar atos delegados previsto no artigo 24.º, a fim de aprofundar a especificação dos métodos de acreditação dos verificadores.

#### **CAPÍTULO IV**

##### **CONFORMIDADE E PUBLICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES**

#### *Artigo 17.º*

##### **Emissão de um documento de conformidade**

1. Se o relatório de emissões referido no artigo 11.º satisfizer o disposto nos artigos 11.º a 15.º e nos anexos I e II, com base num relatório de verificação, o verificador emite um documento de conformidade para o navio em causa.
2. O documento de conformidade a que se refere o n.º 1 deve incluir as seguintes informações:
  - (a) Identidade do navio (nome, número de registo OMI e porto de registo ou de armamento);
  - (b) Nome e endereço do estabelecimento principal do proprietário do navio;
  - (c) Identidade do verificador;

- (d) Data de emissão do documento de conformidade (período de informação a que se refere e seu período de validade).
3. Os documentos de conformidade são considerados válidos por um período de 18 meses após o termo do período de informação.
  4. O verificador deve comunicar sem demora à Comissão e à autoridade do Estado de bandeira a emissão de qualquer documento de conformidade e transmitir as informações referidas no n.º 2 com recurso a sistemas automatizados e a formatos de intercâmbio de dados devidamente preenchidos, incluindo modelos eletrónicos, estabelecidos pela Comissão em conformidade com o procedimento previsto no presente regulamento.
  5. As normas técnicas subjacentes ao formato de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos referidos no n.º 4, serão estabelecidas através de atos de execução. Estes atos de execução são adotados pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 25.º, n.º 2, do presente regulamento.

#### *Artigo 18.º*

##### **Obrigação de conservar um documento de conformidade válido a bordo**

A partir de 30 de junho de 2019, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

#### *Artigo 19.º*

##### **Cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações e inspeções**

1. Com base nas informações publicadas nos termos do artigo 21.º, n.º 1, cada Estado-Membro deve assegurar o cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º pelos navios que arvoram a sua bandeira.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as inspeções de navios em portos sob a sua jurisdição incluem a verificação da presença, a bordo do navio, do documento de conformidade referido no artigo 18.º.
3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 e com base nas informações publicadas ao abrigo do artigo 21.º, cada Estado-Membro deve verificar, em relação aos navios que entrem em portos sob a sua jurisdição e que não cumpram o disposto no artigo 21.º, n.º 2, alíneas j) e k), se o documento de conformidade referido no artigo 18.º se encontra a bordo.

#### *Artigo 20.º*

##### **Sanções, intercâmbio de informações e ordem de expulsão**

1. Os Estados-Membros devem instituir um regime de sanções aplicável em caso de incumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Tais sanções não devem ser menos estritas do que as previstas na legislação nacional relativa às emissões de gases com efeito de estufa em caso de

incumprimento das obrigações de comunicação de informações pelos operadores, e devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 1 de julho de 2017 e notificá-la sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.

2. Os Estados-Membros devem estabelecer um intercâmbio eficaz de informações e uma cooperação efetiva entre as autoridades nacionais que asseguram o cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações ou, se for caso disso, entre as suas autoridades responsáveis pelos procedimentos de aplicação de sanções. Os procedimentos nacionais de aplicação de sanções adotados pelos Estados-Membros devem ser notificados à Comissão, à Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa.
3. Em relação aos navios que não cumpram os requisitos de monitorização e comunicação de informações por mais de um período de informação, a autoridade nacional do Estado do porto pode emitir uma ordem de expulsão, que deverá ser notificada à Comissão, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, todos os Estados-Membros devem recusar a entrada desse navio em qualquer dos seus portos até a respetiva companhia cumprir os requisitos de monitorização e comunicação de informações que lhe incumbem por força dos artigos 8.º a 12.º, sendo esse cumprimento confirmado pela notificação de um documento de conformidade válido à autoridade nacional do Estado do porto que emitiu a ordem de expulsão.

#### *Artigo 21.º*

#### **Publicação das informações**

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as emissões comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações relativas ao cumprimento pelas empresas dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 11º e 17.º.
2. A publicação a que se refere o n.º 1 deve incluir as seguintes informações:
  - (a) Identidade do navio (nome, número de registo OMI e porto de registo ou de armamento);
  - (b) Identidade do proprietário do navio (nome e endereço do proprietário e seu estabelecimento principal);
  - (c) Eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);
  - (d) Emissões de CO<sub>2</sub> anuais;
  - (e) Consumo total anual de combustível nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
  - (f) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
  - (g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida e carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

- (h) Tempo total passado anualmente no mar em viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
  - (i) Metodologia de monitorização aplicada;
  - (j) Data de emissão e data de termo do documento de conformidade;
  - (k) Identidade do verificador que aprovou o relatório de emissões.
3. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões provenientes do transporte marítimo e outras informações pertinentes em termos de clima com a mesma origem.
  4. A EMSA presta assistência à Comissão no cumprimento do disposto nos artigos 11.º, 12.º, 17.º e 21.º do presente regulamento, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup>.

## CAPÍTULO V

### COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

#### *Artigo 22.º*

##### **Cooperação internacional**

1. A Comissão informará regularmente a OMI e outros organismos internacionais relevantes a respeito da aplicação do presente regulamento, com vista a facilitar o desenvolvimento, no âmbito da OMI, de normas internacionais de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo.
2. A Comissão manterá um intercâmbio técnico com países terceiros sobre a aplicação do presente regulamento, nomeadamente sobre o futuro desenvolvimento de métodos de monitorização, a organização da comunicação de informações e a verificação dos relatórios de emissões.
3. Caso se chegue a um acordo internacional sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexaminará o presente regulamento e, se se justificar, poderá propor alterações ao mesmo.

## CAPÍTULO VI

### PODERES DELEGADOS, COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO E DISPOSIÇÕES FINAIS

#### *Artigo 23.º*

##### **Delegação de poderes**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no artigo 24.º, e na medida em que incidam sobre elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de complementar e alterar o disposto nos anexos I e II de modo a ter em conta os mais recentes dados científicos disponíveis, bem como os dados pertinentes disponíveis a bordo dos navios, as regras internacionais relevantes e as normas internacionalmente aceites,

---

<sup>27</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

identificar os métodos mais precisos e eficientes de monitorização das emissões e melhorar a precisão das informações requeridas em relação à monitorização e comunicação das emissões.

#### *Artigo 24.º*

##### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados previsto nos artigos 15.º, 16.º e 23.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos com início em 1 de julho de 2015.
2. A delegação de poderes prevista no artigo 23.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior, nela especificada. Não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notificá-lo-á simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
4. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 23.º só entram em vigor se o Parlamento Europeu ou o Conselho não tiverem formulado objeções no prazo de dois meses a contar da data em que o ato lhes foi notificado ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, o referido prazo pode ser prorrogado por um período de dois meses.

#### *Artigo 25.º*

##### **Atos de execução**

1. A Comissão é assistida por um comité, em conformidade com o artigo 8.º da Decisão 93/389/CE. Trata-se de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artigo 26.º*

##### **Alterações ao Regulamento (UE) n.º 525/2013**

O Regulamento (UE) 525/2013 é alterado do seguinte modo:

1. Ao artigo 1.º do Regulamento (UE) 525/2013<sup>28</sup> é aditada a alínea h), com a seguinte redação:  
«h) monitorização e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios utilizados no transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX».
2. É inserido o artigo 21.º-A, com a seguinte redação:

#### *«Artigo 21.º-A*

##### **Comunicação das emissões do transporte marítimo**

---

<sup>28</sup> JO L 165 de 18.6.2013, p. 13.

- (1) Até 15 de janeiro de cada ano («ano X»), os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, em relação ao ano X-2, as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX.
  - (2) A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o [artigo 25.º do presente regulamento] a fim de especificar os requisitos de monitorização e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX e tendo em conta, se for caso disso, as decisões relevantes adotadas pelos órgãos da CQNUAC e do Protocolo de Quioto, os acordos deles decorrentes ou que lhes sucedam ou as decisões adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.
  - (3) A Comissão adotará atos de execução para estabelecer a estrutura, o formato e o processo de apresentação, pelos Estados-Membros, das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o [artigo 26.º, n.º 2].»
3. No artigo 25.º, n.ºs 2, 3 e 5, é inserida a seguinte referência:  
«21.º-A».

#### *Artigo 27.º*

#### **Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor em 1 de julho de 2015.

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*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## ANEXO I

### **Métodos de monitorização e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa e outras informações pertinentes em termos de clima**

#### A. CÁLCULO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL (artigo 9.º)

Para efeitos de cálculo do consumo de combustível, as companhias devem respeitar a seguinte fórmula:

Consumo de combustível x Fator de emissão

No consumo de combustível inclui-se o combustível consumido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes.

O consumo de combustível nos portos com os navios acostados é calculado separadamente.

Em princípio, são utilizados valores por defeito para os fatores de emissão dos combustíveis, a não ser que a companhia decida usar os dados sobre a qualidade do combustível constantes das guias de entrega de combustível e utilizados para demonstrar o cumprimento dos regulamentos aplicáveis em matéria de emissões de enxofre.

Os fatores de emissão por defeito baseiam-se nos valores IPCC mais recentes disponíveis. Estes podem ser obtidos a partir do anexo VI do Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup>.

Devem aplicar-se fatores de emissão adequados aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não-fósseis.

#### B. MÉTODOS DE DETERMINAÇÃO DAS EMISSÕES

A companhia deve definir no plano de monitorização a metodologia de monitorização utilizada para calcular o consumo de combustível para cada tipo de navio sob a sua responsabilidade e assegurar que, uma vez escolhida, essa metodologia é aplicada de forma coerente.

Ao escolher uma metodologia de monitorização, as melhorias resultantes da maior precisão devem ser confrontadas com os custos adicionais.

Deve utilizar-se o consumo real de combustível em cada viagem, calculado segundo um dos métodos seguintes:

- (k) Guia de entrega de combustível e inventários periódicos dos reservatórios de combustível;
  - (l) Monitorização dos reservatórios de combustível a bordo;
  - (m) Medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis;
  - (n) Medição direta das emissões.
1. Método A: guias de entrega de combustível e inventários periódicos dos reservatórios de combustível

Este método baseia-se na quantidade e no tipo de combustível definidos nas guias de entrega de combustível, conjugados com inventários periódicos dos reservatórios de

---

<sup>29</sup> JO L 181 de 12.7.2012, p. 30.



combustível baseados nas leituras efetuadas nos reservatórios. O combustível existente no início do período, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período e o combustível extraído dos reservatórios entre o início e o fim do período, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Esta abordagem não deve ser utilizada se não estiverem disponíveis a bordo dos navios guias de entrega de combustível, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, nomeadamente no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado.

A guia de entrega de combustível é obrigatória ao abrigo dos atuais regulamentos relacionados com o anexo VI da MARPOL e os respetivos registos são conservados a bordo durante 3 anos após o abastecimento do combustível, devendo estar facilmente disponíveis. O inventário periódico dos reservatórios de combustível a bordo baseia-se nas leituras efetuadas nos reservatórios. Utiliza quadros relativos a cada reservatório para determinar o volume no momento da leitura. A incerteza associada às guias de entrega de combustível deve ser especificada no plano de monitorização referido no artigo 6.º. As leituras efetuadas nos reservatórios de combustível devem obedecer a métodos adequados, designadamente sistemas automatizados, sondagens e sondas de medição. O método de sondagem dos reservatórios e o grau de incerteza a ele associado devem ser especificados no plano de monitorização referido no artigo 6.º.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos reservatórios forem determinadas em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- (a) Os sistemas de medição de bordo;
- (b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou guia de entrega.

A densidade real é expressa em kg/litro e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com a aprovação do verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

## 2. Método B: monitorização dos reservatórios de combustível a bordo

Este método baseia-se nas leituras efetuadas em todos os reservatórios de combustível a bordo. As leituras devem realizar-se diariamente, quando o navio estiver no mar, e de cada vez que o navio carregue ou descarregue combustível.

As variações cumulativas do nível dos reservatórios de combustível entre duas leituras correspondem ao combustível consumido durante o período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

As leituras efetuadas nos reservatórios de combustível devem obedecer a métodos adequados, como os sistemas automatizados, as sondagens e as sondas de medição. O método de sondagem dos reservatórios e a incerteza a ele associada devem ser especificados no plano de monitorização referido no artigo 6.º.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos reservatórios for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- (c) Os sistemas de medição de bordo;
- (d) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou guia de entrega.

A densidade real é expressa em kg/litro e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com a aprovação do verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

### 3. Método C: medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis

Este método baseia-se na medição dos fluxos de combustível a bordo. Os dados resultantes de todos os medidores de fluxo para as fontes de emissão relevantes devem ser combinados para determinar o consumo de combustível total num período específico.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos medidores de fluxo utilizados devem ser especificados no plano de monitorização referido no artigo 6.º.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos reservatórios for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- (e) Os sistemas de medição de bordo;
- (f) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou guia de entrega.

A densidade real é expressa em kg/litro e determinada para a temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com a aprovação do verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

### 4. Método D: medição direta das emissões

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO<sub>2</sub> emitido inclui-se o CO<sub>2</sub> emitido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes. No caso dos navios que comuniquem informações

baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO<sub>2</sub> medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO<sub>2</sub> nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO<sub>2</sub> do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos dispositivos utilizados devem ser especificados no plano de monitorização referido no artigo 6.º.

## **ANEXO II**

### **Monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima**

#### **A.- Monitorização por viagem (artigo 9.º)**

Para efeitos da monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima por viagem (artigo 9.º), as companhias devem respeitar as seguintes regras:

Para a data e a hora de partida e de chegada utiliza-se o Tempo Médio de Greenwich (*Greenwich Mean Time* – GMT). O tempo passado no mar é calculado com base nas informações relativas à partida e à chegada aos portos e excluir o período em que o navio esteja fundeado.

A distância percorrida pode corresponder à rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada ou à distância efetivamente percorrida. Caso se utilize a distância da rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada, deve ter-se em conta um fator de correção prudente para garantir que a distância percorrida não é significativamente subestimada. O plano de monitorização a que se refere o artigo 6.º deve especificar o cálculo da distância e, se necessário, o fator de correção utilizado. A distância percorrida deve ser expressa em milhas marítimas.

No caso dos navios de passageiros, a carga transportada é expressa pelo número de passageiros. Relativamente a todas as outras categorias de navios, a quantidade de carga transportada é expressa em toneladas métricas e metros cúbicos.

A atividade de transporte é determinada multiplicando a distância percorrida pela carga transportada.

#### **B. Monitorização anual (artigo 10.º)**

Para efeitos de monitorização anual de outras informações pertinentes em termos de clima, as companhias devem respeitar as seguintes regras:

Os valores a monitorizar nos termos do artigo 10.º são determinados por agregação dos respetivos dados por viagem.

A eficiência energética média é monitorizada por meio de pelo menos quatro indicadores – o consumo de combustível por distância, o consumo de combustível por atividade de transporte, as emissões de CO<sub>2</sub> por distância e as emissões de CO<sub>2</sub> por atividade de transporte – que são calculadas da seguinte forma:

Consumo de combustível por distância = consumo total anual de combustível / distância total percorrida

Consumo de combustível por atividade de transporte = consumo total anual de combustível / atividade de transporte total

Emissões de CO<sub>2</sub> por distância = emissões de CO<sub>2</sub> totais anuais / distância total percorrida

Emissões de CO<sub>2</sub> por atividade de transporte = emissões de CO<sub>2</sub> totais anuais / atividade de transporte total

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA**

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivos
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração e impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)

### **2. MEDIDAS DE GESTÃO**

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

### **3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA**

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
  - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
  - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
  - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
  - 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
  - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo.

#### 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB<sup>30</sup>

Domínio de intervenção 34 = «Ação Climática»

#### 1.3. Natureza da proposta/iniciativa

A proposta/iniciativa refere-se a uma nova ação

A proposta/iniciativa refere-se a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória<sup>31</sup>

A proposta/iniciativa refere-se à prorrogação de uma ação existente

A proposta/iniciativa refere-se a uma ação reorientada para uma nova ação

#### 1.4. Objetivos

##### 1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa*

Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 20 % – ou, se houver condições, em 30 % –, comparativamente aos níveis de 1990; aumentar para 20 % a proporção das fontes de energia renovável no consumo final de energia; e aumentar em 20 % a eficiência energética.

##### 1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa*

###### Objetivo específico n.º 1

Contribuir, através de ações climáticas a nível da UE, para o objetivo a longo prazo de estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera num nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.

###### Atividade(s) ABM/ABB em causa

Código ABB 34 02: Ações no domínio do clima a nível da UE e internacional

###### Objetivo Específico n.º 2

Prosseguir políticas ambiciosas no domínio do clima para atingir o objetivo a longo prazo de estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera num nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.

###### Atividade(s) ABM/ABB em causa

Código ABB 34 02: Ações no domínio do clima a nível da UE e internacional

<sup>30</sup> ABM: *Activity Based Management* (gestão por atividades) – ABB: *Activity Based Budgeting* (orçamentação por atividades)..

<sup>31</sup> Referidos no artigo 49.º, n.º 6, alíneas a) e b), do Regulamento Financeiro.

### 1.4.3. *Resultados e impactos esperados*

*Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa deve ter nos beneficiários/na população visada.*

A aplicação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de navios produziria dados sobre essas emissões, que atualmente apenas são estimados, devido à inexistência de requisitos adequados em matéria de comunicação de informações. É previsível que a monitorização e a comunicação de tais emissões e dos indicadores relativos ao consumo de combustível e à eficiência dos navios sensibilizem o setor dos transportes marítimos para os custos de combustível conexos e para os potenciais de melhoramento.

Segundo a avaliação de impacto, prevê-se reduzir as emissões e obter economias de combustível na ordem de 2 % comparativamente ao cenário de manutenção do *status quo*. As correspondentes economias líquidas nos custos, neste setor, poderão elevar-se a 1,2 mil milhões de EUR por ano em 2030, graças à redução das faturas de combustível.

### 1.4.4. *Indicadores de resultados e de impacto*

*Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.*

Número e percentagem de navios que monitorizam e comunicam as suas emissões em conformidade com o presente regulamento comparativamente ao número de navios que escalam os portos da União Europeia.

Emissões anuais de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo na UE, medidas a bordo e com base no consumo de combustível.

## 1.5. **Justificação da proposta/iniciativa**

### 1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo*

Atualmente, desconhece-se a quantidade exata das emissões de CO<sub>2</sub> e de outros gases com efeito de estufa provenientes do setor do transporte marítimo da UE, devido à falta de monitorização e comunicação dessas emissões. A avaliação do impacto e a consulta das partes interessadas permitiram concluir que um sólido sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de gases com efeito de estufa deste setor constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado, tanto a nível da UE como a nível mundial.

A introdução do sistema MCV numa primeira fase permite dedicar mais tempo à discussão e à tomada de decisões sobre os objetivos de redução das emissões e as medidas baseadas no mercado para os atingir com um mínimo de custos. Este aspeto é particularmente relevante para as discussões a nível mundial no âmbito da OMI. Acresce que um sólido sistema MCV contribuiria para eliminar os entraves do mercado, designadamente no que diz respeito à falta de informações sobre a eficiência dos navios.

Para mais explicações, consultar a exposição de motivos da proposta

### 1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

Dado que os compromissos globais em matéria de alterações climáticas são assumidos a nível da União, incluindo o objetivo de redução das emissões do setor dos transportes marítimos até 2050 estabelecido pelo Livro Branco sobre os

Transportes, é eficaz desenvolver também a este nível as regras necessárias de monitorização, comunicação de informações e verificação. Além disso, este quadro jurídico assegurará eficácia, ao aplicar um sistema MCV harmonizado às viagens marítimas entre os portos de diversos Estados-Membros, as quais representam cerca de 90 % das escalas nos portos dos Estados-Membros da UE. Acresce que a ação a nível da UE pode evitar distorções da concorrência no mercado interno por impor condicionalismos ambientais idênticos a todos os navios que escalam os portos da União.

*1.5.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

As medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa noutros setores, nomeadamente o RCLE-UE, que é o maior regime de limitação das emissões e de comércio de licenças de emissão atualmente existente no mundo, demonstram a necessidade de regras consistentes para a monitorização, a comunicação e a verificação das emissões. O objetivo é assegurar um entendimento comum sobre a definição de tonelada de CO<sub>2</sub> emitida por uma instalação ou por um operador.

*1.5.4. Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

Embora as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação propostas para o setor dos transportes marítimos tenham plenamente em conta os aspetos específicos deste modo de transporte, a abordagem básica de monitorização e comunicação de informações é comparável à utilizada no âmbito do RCLE-UE.

Este facto deverá permitir comparar os esforços de redução das emissões realizados pelos diversos setores e modos de transporte.



## 1.6. Duração e impacto financeiro

Proposta/iniciativa de **duração limitada**

- Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA

X Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre 2016 e 2017,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro em 2018.

## 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)<sup>32</sup>

X Gestão centralizada direta por parte da Comissão

Gestão centralizada indireta por delegação de funções de execução:

- nas agências de execução
- nos organismos criados pelas Comunidades<sup>33</sup>
- nos organismos públicos nacionais/organismos com missão de serviço público
- nas pessoas encarregadas da execução de ações específicas por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente na aceção do artigo 49.º do Regulamento Financeiro

**Gestão partilhada** com os Estados-Membros

**Gestão descentralizada** com países terceiros

**Gestão conjunta** com organizações internacionais (*especificar*)

*Se for indicada mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

### Observações

As únicas medidas necessárias para aplicar o sistema MCV proposto que têm implicações orçamentais, incluindo despesas administrativas, estão relacionadas com o desenvolvimento de ferramentas informáticas, mais precisamente com a expansão das atuais ferramentas utilizadas pela Agência Europeia da Segurança Marítima. O orçamento para este projeto específico será facultado pela Comissão ao abrigo da rubrica orçamental 34 02 01 da DG CLIMA.

O possível envolvimento da EMSA depende de a respetiva função acessória da agência ser ativada pelo seu Conselho de Administração.

Devido ao seu elevado nível de automatização, prevê-se que o funcionamento das ditas ferramentas só numa fase posterior possa vir a ser absorvido pelo atual pessoal da EMSA.

<sup>32</sup> As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> Referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro.

## 2. MEDIDAS DE GESTÃO

### 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

A Comissão reunirá regularmente com os consultores que estão a desenvolver as ferramentas de TI necessárias (expansão do atual sistema THETIS operado pela EMSA) para acompanhar o progresso dos trabalhos.

### 2.2. Sistema de gestão e controlo

#### 2.2.1. Risco(s) identificados

A proposta não tem riscos orçamentais associados que exijam medidas para além do quadro regular de controlo orçamental da UE.

#### 2.2.2. Meio(s) de controlo previsto(s)

Não são necessários métodos de controlo específicos. Quando necessário, aplicam-se mecanismos normalizados.

#### 2.2.3. Custos e benefícios dos controlos e provável taxa de incumprimento

Os mecanismos normalizados previstos não deverão implicar custos adicionais. Com esses controlos correntes, não se preveem incumprimentos.

### 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

*Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas.*

Não são necessárias medidas específicas. É aplicável o quadro normal em matéria de contratos e concursos.

## 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

### 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número [Designação.....]	DD/DND <sup>(34)</sup>	de países da EFTA <sup>35</sup>	dos países candidatos <sup>36</sup>	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
2	34 02 01 [Redução das emissões de gases com efeito de	DD	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

<sup>34</sup> DD = Dotações diferenciadas / DND = Dotações não diferenciadas.

<sup>35</sup> EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

<sup>36</sup> Países candidatos e, se for caso disso, países potencialmente candidatos dos Balcãs Ocidentais.

	estufa da UE]					
--	---------------	--	--	--	--	--

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número [Rubrica.....]	DD/DND	dos países EFTA	dos países candidatos	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento Financeiro
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

### 3.2. Impacto estimado nas despesas

[Esta parte deve ser preenchida na folha de cálculo relativa aos dados orçamentais de natureza administrativa (segundo documento anexado à presente ficha financeira) a transferir para a CISNET para efeitos de consulta interdepartamental.]

#### 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	2	Preservação e gestão dos recursos naturais
--	---	--

DG: CLIMA			2016	2017	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
• Dotações operacionais										
34 02 01	Autorizações	(1)	0,500							0,500
	Pagamentos	(2)	0,200	0,300						0,500
Número da rubrica orçamental	Autorizações	(1a)								
	Pagamentos	(2a)								
Dotações de natureza administrativa financiadas pelas verbas atribuídas a programas específicos <sup>37</sup>										
Número da rubrica orçamental		(3)								
TOTAL	das	dotações	Autorizações	=1+1a +3	0,500					0,500

<sup>37</sup> Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

para a DG CLIMA	Pagamentos	=2+2a +3	0,200	0,300							<b>0,500</b>
-----------------	------------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,500								<b>0,500</b>
	Pagamentos	(5)	0,200	0,300							<b>0,500</b>
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)									
<b>TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 2</b> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,500								<b>0,500</b>
	Pagamentos	=5+ 6	0,200	0,300							<b>0,500</b>

**Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica:**

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)									
	Pagamentos	(5)									
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)									
<b>TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 4</b> do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+ 6									
	Pagamentos	=5+ 6									

<b>Rubrica do quadro financeiro plurianual</b>	<b>5</b>	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>								
• Recursos humanos								
• Outras despesas de natureza administrativa								
<b>TOTAL DG &lt;.....&gt;</b>								
	Dotações							

<b>TOTAL das dotações para a RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual</b>	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

		2016	2017	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
<b>TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual</b>	Autorizações	0,500							
	Pagamentos	0,200	0,300						

3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações de autorização em milhões de EUR (3 casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações  ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL		
	<b>REALIZAÇÕES</b>																		
	Tipo <sup>38</sup>	Custo médio	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número	Custo	Número total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>39</sup>																			
- Realização																			
- Realização																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 2																			
<b>CUSTO TOTAL</b>																			

<sup>38</sup> As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

<sup>39</sup> Tal como descrito no ponto 1.4.2 –«Objetivo(s) específico(s)...».

### 3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

#### 3.2.3.1. Síntese

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N <sup>40</sup>	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	--	--	--	-------

<b>RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual</b>								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
<b>Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual</b>								

<b>Com exclusão da RUBRICA 5<sup>41</sup> do quadro financeiro plurianual</b>								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
<b>Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual</b>								

<b>TOTAL</b>								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

As dotações administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas no interior da DG, se necessário juntamente com eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

<sup>40</sup> O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

<sup>41</sup> Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.



### 3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

*Estimativa em unidades equivalentes a tempo completo*

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
<b>Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>							
XX 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
<b>• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: FTE) <sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, TT e PND da dotação global)							
XX 01 02 02 (AC, TT, JPD, AL e PND nas delegações)							
XX 01 04 <sup>43</sup> yy	- na Sede						
	- nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, PND e TT - investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
<b>TOTAL</b>							

XX constitui o domínio de intervenção ou título orçamental em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente ao nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora, no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das funções a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

<sup>42</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD= jovem perito nas delegações.

<sup>43</sup> ABM: Gestão por atividades – ABB: Orçamentação por atividades.

### 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

[...]

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do instrumento de flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual.<sup>44</sup>

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

[...]

### 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros.
- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

<sup>44</sup> Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

### 3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
  - nos recursos próprios
  - nas receitas diversas

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa <sup>45</sup>							
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			
Artigo .....									

Relativamente às receitas diversas que serão «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

[...]

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

[...]

<sup>45</sup> No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.