



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

PROJETO DE RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido carbono provenientes do transporte marítimo e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Theodoros Skylakakis

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

Alterações a um projeto de ato

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo ■ ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	41

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido carbono provenientes do transporte marítimo e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0480),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C7-0201/2013),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de ...¹,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de...²,
 - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

¹ JO C ... /Ainda não publicado no Jornal Oficial.

² JO C ... /Ainda não publicado no Jornal Oficial.

Alteração 1

Proposta de regulamento Título 1

Texto da Comissão

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)

Alteração

Proposta de
REGULAMENTO DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à monitorização, comunicação e
verificação das emissões de **gases com
efeito de estufa** provenientes do transporte
marítimo e que altera o
Regulamento (UE) n.º 525/2013
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. en

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) O transporte marítimo tem impacto no clima mundial e na qualidade do ar, enquanto fonte de emissões de CO₂ e de outras emissões, incluindo de óxido de azoto (NO_x), óxido de enxofre (SO_x), metano (CH₄), partículas e carbono preto.

Or. en

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-B) Perante a rápida evolução dos conhecimentos científicos sobre este impacto, convém proceder periodicamente, no contexto do presente regulamento, a uma avaliação atualizada do impacto do transporte marítimo não relacionado com a emissão de CO₂ no clima mundial. Com base nessas avaliações, e tendo em conta a resolução do Parlamento Europeu, de 14 de setembro de 2011, sobre uma abordagem abrangente relativa às emissões antropogénicas não-CO₂ relevantes para o clima, a Comissão deve proceder, se for caso disso, a uma revisão das políticas e das medidas tendentes à redução dessas emissões.

Or. en

Alteração 4

**Proposta de regulamento
Considerando 1-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(1-C) A Comissão deve tomar também medidas em relação a outras atividades que conduzem à emissão de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos não abrangidas pelo presente regulamento, designadamente o uso de refrigerantes em barcos de pesca e as emissões por evaporação resultantes da carga e descarga de combustíveis e de mercadorias a granel (por exemplo, compostos orgânicos voláteis (COV) e partículas).

Or. en

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 1-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-D) O Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», de 2011, apela a uma redução, até 2050, de 40 % (se possível 50 %) das emissões provenientes do transporte marítimo, em relação aos níveis de 2005.

Or. en

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 1-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-E) A resolução do Parlamento Europeu sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (2011/2096(INI)) apela a uma redução de 30 %, ao nível da UE, das emissões de CO₂ e de poluentes provenientes do transporte marítimo, para a qual os acordos da OMI em matéria de Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) e do Plano de Gestão de Eficiência Energética darão um contributo.

Or. en

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) Segundo os dados fornecidos pela OMI, o consumo específico de energia e as emissões de CO₂ 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.

Alteração

(3) Segundo os dados fornecidos pela OMI, o consumo específico de energia e as emissões de CO₂ dos navios podem ser reduzidos **em 25 %-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 **e pode proporcionar benefícios líquidos ao setor**, dado que a redução dos custos de combustível compensa os eventuais custos operacionais ou de investimento.

Or. en

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(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 **CO₂**, 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.

Alteração

(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 **gases com efeito de estufa**, baseado no consumo de combustível dos navios, **tendo em vista a recolha de dados agregados sobre essas emissões**, 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.

Alteração 9**Proposta de regulamento**
Considerando 6*Texto da Comissão*

(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 **CO₂** 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.

Alteração

(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 **gases com efeito de estufa** provenientes do transporte marítimo e procedendo-se, numa fase posterior, à **introdução de novos instrumentos de intervenção, nomeadamente a** atribuição de um preço **ou de uma taxa** 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.

Alteração 10**Proposta de regulamento**
Considerando 7*Texto da Comissão*

(7) A introdução de um sistema MCV da União deverá permitir **reduzir até 2 % as**

Alteração

(7) A introdução de um sistema MCV da União deverá permitir **uma redução das**

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.

emissões 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.

Or. en

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(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 **CO₂** 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

Alteração

(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 ***gases com efeito de estufa*** 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

aplicadas sem discriminações a todos os navios, independentemente da bandeira.

evitar. Estas regras devem ser aplicadas sem discriminações a todos os navios, independentemente da bandeira.

Or. en

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 11

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(11) O sistema MCV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes em termos de clima **com o objetivo de** 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.

Or. en

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(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**

Alteração

(12) Para **assegurar a coerência com o direito internacional em vigor**, em especial **com o anexo VI da MARPOL, o sistema proposto deve aplicar-se a navios de arqueação bruta de 400 GT ou**

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.

superior.

Or. en

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Para reduzir ainda mais o esforço administrativo dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização devem concentrar-se no CO₂, 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.

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(16) *A implementação do sistema MCV constitui uma oportunidade para garantir uma regulação do setor do transporte marítimo coerente com outros setores, tornando-se necessário, por conseguinte, que a monitorização das emissões de óxido de azoto (NO_x), prevista no anexo VI da MARPOL, seja incluída também no MCV, evitando a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis.*

Or. en

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) *A Convenção MARPOL prevê a aplicação obrigatória do Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) aos novos navios e a utilização dos Planos de Gestão da Eficiência Energética dos Navios (SEEMP) em toda a frota mundial.*

Or. en

Alteração 17

Proposta de regulamento Considerando 17

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. 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.

Or. en

Alteração 18

Proposta de regulamento Considerando 25

Texto da Comissão

(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 ***CO₂*** dos navios e à especificação das regras para a

Alteração

(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 ***gases com efeito de estufa*** dos navios e à

verificação dos relatórios de emissões e a acreditação dos verificadores. Importa sobremaneira 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.

especificação das regras para a verificação dos relatórios de emissões e a acreditação dos verificadores. Importa sobremaneira 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.

Or. en

Alteração 19

Proposta de regulamento Considerando 27

Texto da Comissão

(27) O objetivo da ação proposta, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de **CO₂** 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.

Alteração

(27) O objetivo da ação proposta, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de **gases com efeito de estufa** dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir essas emissões **e a alcançar os objetivos estabelecidos no Livro Branco da Comissão «Roteiro do espaço único europeu dos transportes»**, 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.

Or. en

Alteração 20

Proposta de regulamento Artigo 1

Texto da Comissão

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 (CO₂)** 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 **CO₂** provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de **gases com efeito de estufa** 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 **gases com efeito de estufa** provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Alteração 21

Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 1

Texto da Comissão

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 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.

Alteração

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **400** 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 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.

Or. en

Alteração 22

Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 2

Texto da Comissão

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 caráter não comercial.

Alteração

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

Or. en

Alteração 23

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) «Emissões», a libertação de CO₂ para a atmosfera pelos navios, em conformidade com o artigo 2.º;

Alteração

(a) «Emissões», a libertação de CO₂ **e de NO_x** para a atmosfera pelos navios, em conformidade com o artigo 2.º;

Or. en

Alteração 24

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou

Alteração

(b) «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;

desembarcar passageiros, excetuando as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento e/ou substituição da tripulação, doca *seca*, *reparações*, e as *paragens por motivos de emergência ou de perigo, ou para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas*;

Or. en

Alteração 25

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea g)

Texto proposto pela Comissão

(g) «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;

Alteração

(g) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;

Or. en

Alteração 26

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

(j) «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*;

Alteração

(j) «Prudente», um conjunto de pressupostos definido de forma a evitar qualquer subestimação das emissões anuais ou sobre-estimação das distâncias;

Alteração 27

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea k)

Texto da Comissão

(k) «Toneladas de CO₂», toneladas métricas de CO₂;

Alteração

Suprimido

Alteração 28

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea l-A) (nova)

Texto da Comissão

(l-A) «Navio atracado», um navio amarrado com segurança ou atracado num porto comunitário em operações de carga ou descarga e em estadia (hotelling), inclusivamente quando não está a efetuar operações de carga;

Alteração

Alteração 29

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada navio, a quantidade e o tipo de combustível

Alteração

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.

consumido, durante **o período de informação**, em **todos os portos sujeitos** à jurisdição de um Estado-Membro e em **todas as viagens** 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.

Or. en

Alteração 30

Proposta de regulamento Artigo 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão

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.

Alteração

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 **400 GT**, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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

Alteração

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.

navios com arqueação bruta superior a
400 GT.

Or. en

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3 – alínea c)

Texto da Comissão

(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;**

Alteração

(c) Descrição das **seguintes** fontes de emissão a bordo do navio, **incluindo os** tipos de combustíveis **associados:**

i) motor(es) principal/ais

(ii) motor(es) auxiliar(es)

(iii) caldeira(s)

(iv) gerador(es) de gases inertes;

Or. en

Alteração 33

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3 – alínea d)

Texto da Comissão

(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;

Alteração

(d) Descrição dos procedimentos, sistemas e responsabilidades destinados a atualizar a exaustividade da lista das fontes de emissões durante o **período** de monitorização, com o objetivo de garantir a exaustividade da monitorização e da comunicação das emissões do navio;

Or. en

Alteração 34

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – alínea h) – subalínea ii)

Texto da Comissão

(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;

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 35

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – alínea j)

Texto da Comissão

(j) Data da última alteração do plano de monitorização.

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 36

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – alínea j-A) (nova)

Texto da Comissão

(j-A) Folha de registo de revisão para o registo de todas as informações relativas às alterações dos planos de monitorização;

Alteração

Alteração 37

Proposta de regulamento Artigo 7 – parágrafo 2 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Ocorreu uma mudança de proprietário do navio;

Alteração

(a) Ocorreu uma mudança de proprietário do navio, ***ou uma mudança de titular do documento de conformidade ou de bandeira;***

Alteração 38

Proposta de regulamento Artigo 8 – parágrafo 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A monitorização pode ser suspensa durante os períodos em que o navio esteja envolvido em situações de emergência, incluindo operações de salvamento de vidas.

Alteração 39

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no

Alteração

(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;*

total;

Or. en

Alteração 40

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-A) *NO_x emitido;*

Or. en

Alteração 41

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

(e) Tempo passado no mar;

(e) Tempo passado no mar ***e acostado;***

Or. en

Alteração 42

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) *Carga transportada;*

Suprimido

Or. en

Alteração 43

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea g)

Texto da Comissão

(g) Atividade de transporte.

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 44

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

***(f-A) eficiência energética conforme
definido no anexo II;***

Or. en

Alteração 45

Proposta de regulamento Artigo 9 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

***(g-A) Data e hora de início e fim dos
períodos durante os quais a monitorização
foi suspensa devido ao envolvimento em
operações de emergência, tais como o
salvamento de vidas, bem como uma
descrição dos mesmos.***

Or. en

Alteração 46

Proposta de regulamento Artigo 9 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, os navios que operem exclusivamente no âmbito do presente regulamento e que realizem várias viagens por dia estão isentos da obrigação de monitorização das emissões por cada viagem efetuada.

Or. en

Alteração 47

Proposta de regulamento Artigo 10 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

(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;***

(a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;

Or. en

Alteração 48

Proposta de regulamento Artigo 10 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) CO₂ *emitido* no total;

Alteração

(b) CO₂ *e NO_x emitidos* no total;

Or. en

Alteração 49

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(c) Emissões de CO₂ *e NO_x* agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 50

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(d) Emissões de CO₂ *e NO_x* agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 51

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea e)

Texto da Comissão

(e) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(e) Emissões de CO₂ *e* **NO_x** agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 52

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea f)

Texto da Comissão

(f) Emissões de CO₂ ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está acostado;

Alteração

(f) Emissões de CO₂ *e* **NO_x** ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está acostado;

Or. en

Alteração 53

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea h)

Texto da Comissão

(h) Tempo total passado no mar;

Alteração

(h) Tempo total passado no mar *e* **acostado**;

Or. en

Alteração 54

Proposta de regulamento Artigo 10 – alínea i)

Texto da Comissão

(i) *Atividade de transporte total;*

Alteração

(i) *Eficiência energética conforme definido no anexo II;*

Or. en

Alteração 55

Proposta de regulamento Artigo 10 – alínea j)

Texto da Comissão

(j) *Eficiência energética média.*

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 56

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 3 – alínea a) – subalínea iv)

Texto da Comissão

(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)

Alteração

(iv) eficiência técnica do navio (Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável)

Or. en

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-A) Informações sobre os períodos em que a monitorização foi suspensa devido a situações de emergência e operações de salvamento de vidas.

Or. en

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 2 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

(h) Os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética.

(h) Os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética ***conforme definido no anexo II.***

Or. en

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 21 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

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.***

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as emissões anuais agregadas comunicadas nos termos do artigo 11.º, ***respeitando a confidencialidade de informações comerciais para proteger interesses económicos legítimos, nos termos dos artigos 3.º e 4.º da Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do***

Conselho.

Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente (JO L 41 de 14.2.2003, p.26)

Or. en

Alteração 60

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Identidade do navio (nome, número de registo OMI e porto de registo ou de armamento);

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 61

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Identidade do proprietário do navio (nome e endereço do proprietário e seu estabelecimento principal);

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 62

Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Eficiência técnica do navio (EEDI *ou* *EIV*, se aplicável);

Alteração

(c) Eficiência técnica do navio (EEDI, se aplicável);

Or. en

Alteração 63

Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Emissões de CO₂ anuais;

Alteração

(d) Emissões de CO₂ *e* NO_x anuais;

Or. en

Alteração 64

Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2 – alínea f)

Texto da Comissão

(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;

Alteração

(f) *Eficiência energética média* anual conforme definido no anexo II;

Or. en

Alteração 65

Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2 – alínea g)

Texto da Comissão

(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;

Alteração

(g) 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;

Or. en

Alteração 66

Proposta de regulamento Artigo 22 – n.º 3

Texto da Comissão

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.***

Alteração

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 ***a fim de harmonizar as normas da União com as normas internacionais.***

Or. en

Alteração 67

Proposta de regulamento Artigo 23

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no

Alteração

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, 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, e *apenas* 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 as regras internacionais relevantes e as normas internacionalmente aceites, 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.

Or. en

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 26 – n.º 2

Regulamento (UE) n.º 525/2013

Artigo 21-A – n.º 2

Texto em vigor

(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 CO₂ 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.

Alteração

(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 CO₂ e NO_x 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.

Or. en

Alteração 69

Proposta de regulamento

Artigo 26 – n.º 2

Regulamento (UE) n.º 525/2013

Artigo 21-A – n.º 3-A (novo)

Texto em vigor

Alteração

3-A. De dois em dois anos, a Comissão avalia os impactos globais do setor do transporte marítimo no clima mundial, incluindo os não relacionados com as emissões de CO₂ ou seus efeitos, com base nos dados de emissões comunicados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 7.º do presente regulamento e/ou nos termos do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX, procedendo à melhoria dessa avaliação com base nos progressos científicos e nos dados relativos ao tráfego marítimo.

Or. en

Alteração 70

Proposta de regulamento

Anexo I – ponto B – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Uma combinação dos métodos acima indicados, aprovada pelo verificador, pode ser utilizada, se tal melhorar a precisão da medição em termos globais.

Or. en

Alteração 71

Proposta de regulamento

Anexo I – ponto B – parágrafo 3 – ponto 1 – parágrafo 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Quando não existam a bordo do navio guias de entrega de combustível, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, como no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado, serão utilizados apenas os inventários dos reservatórios de combustível e as leituras efetuadas nos reservatórios.

Or. en

Alteração 72

Proposta de regulamento

Anexo I – ponto B – parágrafo 3 – ponto 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

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 CO₂ ***emitido inclui-se*** o CO₂ ***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 CO₂ medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.***

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 CO₂ ***e NO_x emitidos incluem-se*** o CO₂ ***e NO_x emitidos*** pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes.

Or. en

Alteração 73

Proposta de regulamento

Anexo I – ponto B – parágrafo 3 – ponto 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO₂ nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO₂ do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Alteração

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO₂ e NO_x nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO₂ e NO_x do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Or. en

Alteração 74

Proposta de regulamento

Anexo II – ponto A – parágrafo 4

Texto da Comissão

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.

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 75

Proposta de regulamento

Anexo II – ponto A – parágrafo 5

Texto da Comissão

A atividade de transporte é determinada multiplicando a distância percorrida pela

Alteração

Suprimido

carga transportada.

Or. en

Alteração 76

Proposta de regulamento Anexo II – ponto B – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

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 CO₂ por distância ***e as emissões de CO₂ por atividade de transporte*** – que são ***calculadas*** da seguinte forma:

Alteração

A eficiência energética média é monitorizada por meio de ***dois*** indicadores – o consumo de combustível por distância ***e*** as emissões de CO₂ ***e NO_x*** por distância – que são ***calculados*** da seguinte forma:

Or. en

Alteração 77

Proposta de regulamento Anexo II – ponto B – n.º 3 – parágrafo 3

Texto da Comissão

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

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 78

Proposta de regulamento Anexo II – ponto B – n.º 3 – parágrafo 4

Texto da Comissão

Emissões de CO₂ por distância = emissões de CO₂ totais anuais / distância total percorrida

Alteração

Emissões de CO₂ e NO_x por distância = emissões de CO₂ e NO_x totais anuais / distância total percorrida

Or. en

Alteração 79

Proposta de regulamento Anexo II – ponto B – n.º 3 – parágrafo 5

Texto da Comissão

Emissões de CO₂ por atividade de transporte = emissões de CO₂ totais anuais / atividade de transporte total

Alteração

Suprimido

Or. en

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

O setor do transporte marítimo desempenha um papel fundamental na economia europeia. O setor é responsável por uma grande parte do transporte internacional de mercadorias entre a UE-27 e o resto do mundo, além de contribuir significativamente para o transporte intracomunitário de mercadorias. Segundo a publicação «Transporte da UE em números, 2012», em 2010, o transporte marítimo de mercadorias na UE-27 foi responsável por um volume de aproximadamente 1 400 000 milhões de toneladas-quilómetro, só precedido do transporte rodoviário (1 800 000 milhões de toneladas-quilómetro). O transporte marítimo de passageiros ao nível da UE-27 é, em termos do número de passageiros transportados, menos relevante. No entanto, continua a ser um modo de transporte importante nas regiões cujas características geográficas limitam a utilização de outros meios de transporte (por exemplo, ilhas).

Dada a dependência do setor da combustão de combustíveis fósseis e o facto de esta ser uma das fontes menos regulamentadas de emissões antropogénicas, as emissões provenientes do transporte marítimo contribuem para a poluição atmosférica e para as alterações climáticas. Estima-se que as emissões de substâncias como dióxido de carbono (CO₂), óxidos de azoto (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), metano (CH₄), partículas e carbono preto, resultantes da atividade de transporte marítimo em águas europeias, representem entre 10 % a 20 % das emissões provenientes do transporte marítimo a nível mundial. Esta percentagem pode chegar aos 30 % se considerarmos o tráfego total de navios, incluindo no contexto do transporte marítimo internacional, que chegam e partem dos portos da UE-27. Um relatório técnico elaborado recentemente pelo EEE (N.º 4/2013) analisa o impacto do setor na qualidade do ar e nas alterações climáticas na Europa. Prevê-se que as emissões de NO_x provenientes do transporte marítimo internacional em águas europeias aumentem, podendo igualar as emissões provenientes de fontes terrestres a partir de 2020. A nível mundial, as emissões por navios de poluentes atmosféricos e de gases com efeito de estufa, que contribuem direta e indiretamente para as alterações climáticas, são responsáveis por um efeito líquido de arrefecimento apesar do aumento significativo das emissões de CO₂. A redução prevista das emissões de SO₂ e de partículas provenientes do transporte marítimo internacional irá conduzir a uma redução do efeito direto de arrefecimento dos aerossóis sobre a Europa. O relatório do EEE mostra a importância de se ter em conta o impacto dual das emissões provenientes do transporte marítimo internacional na qualidade do ar e nas mudanças climáticas. Por conseguinte, um sistema integrado de medição, comunicação e verificação (MCV) que abranja as emissões de poluentes atmosféricos e de gases com efeito de estufa irá contribuir para a disponibilização de melhores informações para a determinação de benefícios comuns e de compensações ao nível de políticas relacionadas na Europa.

Contexto regulamentar e desafios tecnológicos

A regulação internacional das emissões provenientes do transporte marítimo foi identificada como uma necessidade no contexto da elaboração de políticas relativas à qualidade do ar e ao clima tanto a nível europeu como internacional. Em 1997 foi adicionado um novo anexo à

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). O anexo VI da MARPOL tem por objetivo minimizar as emissões para a atmosfera provenientes de navios (SO_x, NO_x, substâncias que empobrecem a camada de ozono, compostos orgânicos voláteis) e a sua contribuição para a poluição atmosférica local e para os problemas ambientais globais. O anexo VI entrou em vigor em 19 de maio de 2005 e um anexo VI revisto que estabelece limites mais restritivos para as emissões entrou em vigor em 1 de julho de 2010. Em 2007, a contribuição do transporte marítimo internacional para as emissões globais de CO₂ foi estimada em 2,7 %. A OMI adotou também medidas técnicas e operacionais em matéria de eficiência energética obrigatórias destinadas a reduzir a quantidade das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo internacional.

Ao nível da UE, a Diretiva 2009/29/CE prevê «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». O Livro Branco da Comissão de 2011 sobre os transportes apelava à redução em 40 % (50 % se possível), até 2050, das emissões de CO₂ da UE associadas ao tráfego marítimo, comparativamente aos níveis de 2005. No ano passado, a Comissão anunciou que esse prazo não iria ser cumprido, mas que não planeava apresentar proximamente uma proposta para limitar as emissões. Em junho de 2013, a Comissão apresentou esta proposta de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO₂ associadas ao transporte marítimo internacional. Paralelamente, a Comissão publicou uma comunicação com pontos de discussão em aberto sobre a forma como no futuro se integrarão as emissões associadas ao transporte marítimo nas políticas de redução das emissões de gases com efeito de estufa da UE.

Prevê-se um grande crescimento do comércio mundial no futuro devido ao aumento da população mundial em 2 mil milhões previsto para as próximas décadas, a que acresce a participação ativa de outros 2 mil milhões de pessoas na economia global. Este crescimento representa um desafio para o setor marítimo em termos do cumprimento das metas relativas às emissões necessárias para alcançar a estabilização das temperaturas globais. Neste contexto, e paralelamente, será necessário, no futuro, desenvolver e aplicar tecnologias e práticas inovadoras no que respeita à promoção da qualidade dos combustíveis/utilização de combustíveis alternativos, bem como desenvolver tecnologias e adotar medidas operacionais para os navios tendentes a reduzir as emissões.

Observações do relator

Este regulamento constitui uma oportunidade para a instituição ao nível da UE de uma abordagem de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões tanto de poluentes atmosféricos como de gases com efeito de estufa provenientes do setor marítimo. Este sistema permitirá à Europa, num futuro próximo, desenvolver políticas de redução das emissões associadas ao setor marítimo em harmonia com as políticas gerais em matéria de clima, poluição atmosférica e proteção da saúde humana. Por conseguinte, torna-se necessário alargar o âmbito, incluindo a monitorização, comunicação e verificação das emissões de NO_x para além das de CO₂. As emissões associadas ao setor marítimo tanto de CO₂ como de NO_x são cada vez mais significativas, provocando alterações climáticas importantes. De modo semelhante ao que acontece relativamente ao Regulamento (UE) N.º 525/2013 relativo a um mecanismo de vigilância e de comunicação das emissões de gases com efeito de estufa

(MMR) para o setor de aviação, propõe-se uma avaliação dos impactos ambientais do transporte marítimo no clima global no contexto da alteração do Regulamento MMR. A Comissão, com base nesta avaliação, deve tomar medidas relativamente ao impacto ambiental das emissões provenientes do transporte marítimo tais como partículas, carbono preto e CH₄, bem como de outras atividades que originam emissões de poluentes atmosféricos e de gases com efeito de estufa, como é o caso da utilização de refrigerantes em barcos de pesca, e das emissões por evaporação resultantes da carga e descarga de combustíveis e de mercadorias a granel (por exemplo, COV e partículas).

A Comissão propôs limitar o âmbito de aplicação do regulamento aos navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT. A fim de melhorar a cobertura das emissões e por motivos de coerência com outras normas internacionais como sejam as estabelecidas no anexo VI da MARPOL, o âmbito de aplicação deve ser alargado a todos os navios com arqueação bruta superior a 400 GT. Dado que este limite também foi proposto nas discussões em sede da OMI, esta opção alinharia as regras da UE com um provável quadro internacional futuro.

Embora seja importante assegurar que o presente regulamento cubra as emissões associadas ao transporte marítimo da forma mais coerente possível, é igualmente crucial que a sua redação se centre no essencial e que se procure limitar os custos de execução e os encargos administrativos. Analogamente, as empresas não devem ser obrigadas a publicar informações comerciais confidenciais e potencialmente enganadoras. Assim, o relator propõe excluir a atividade de transporte das outras informações pertinentes em termos de clima. O mercado do transporte marítimo, devido ao elevado custo dos combustíveis, já tem incentivos muito significativos ao aumento da sua eficiência energética, e a eficiência energética da atividade de transporte é, na prática, uma questão muito mais sofisticada, que não pode ser determinada sem um conhecimento das circunstâncias de mercado específicas que ditam as decisões dos proprietários de navios e dos operadores. Sem o conhecimento das cargas disponíveis, da sua massa em relação ao seu peso, das condições meteorológicas, dos preços relevantes, de limitações como as limitações geográficas, do prazo de entrega, etc., a eficiência energética real de uma viagem e o seu impacto no bem-estar social não podem ser determinados. Pelo contrário, a publicação epónima parcial dessas informações pode contribuir para desinformar o público sobre a eficiência energética real e originar disputas desnecessárias.