



A9-0144/2020

29.7.2020

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2015/757 a fim de ter devidamente em conta o sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relatora de parecer: Jutta Paulus

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	52
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	56
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	69
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	70

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2015/757 a fim de ter devidamente em conta o sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2019)0038),
 - 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 (C8-0043/2019),
 - 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 15 de maio de 2019¹,
 - Após consulta ao Comité das Regiões,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A9-0144/2020),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

¹ JO C 240 de 16.7.2019, p. 41.

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1) A ameaça sem precedentes que as alterações climáticas representam exige um maior nível de ambição e o reforço da ação no domínio do clima, tanto por parte da União como a nível mundial. A União está empenhada na intensificação dos esforços para combater as alterações climáticas e na concretização dos objetivos do Acordo de Paris^{1a}, em consonância com os dados científicos mais recentes. O relatório especial de 2018 do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) intitulado: «Aquecimento global de 1,5 °C» confirmou ser fundamental reduzir significativamente as emissões em todos os setores para que o aquecimento global seja inferior a 1,5° C.» O relatório especial de 2019 do PIAC intitulado «O oceano e a criosfera num clima em mudança» indica ainda que os mecanismos climáticos dependem da saúde dos ecossistemas oceânicos e marinhos atualmente afetados pelo aquecimento global, poluição, sobreexploração da biodiversidade marinha, acidificação, desoxigenação e erosão costeira. O PIAC recorda que os oceanos fazem parte da solução no respeitante à mitigação e adaptação aos efeitos das alterações climáticas e sublinha a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e a poluição dos ecossistemas, bem como de melhorar os sumidouros de carbono naturais.

^{1a} Acordo de Paris (JO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O transporte marítimo tem um impacto sobre *o clima global*, resultante das emissões de dióxido de carbono (CO₂) por si geradas. Em 2015, foi responsável por 13 % do total de emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes na União¹⁵. O transporte marítimo internacional é o único meio de transporte que continua a não ser incluído no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.

Alteração

(1) O transporte marítimo tem um impacto sobre *as alterações climáticas, a biodiversidade marinha, a qualidade do ar e a saúde humana*, resultante das emissões de dióxido de carbono (CO₂) *e outras emissões* por si geradas, *como metano, óxidos de azoto, óxidos de enxofre, partículas e carbono negro*. Em 2015, foi responsável por 13 % do total de emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes na União¹⁵. *Prevê-se que as emissões marítimas mundiais aumentem entre 50 % e 250 % até 2050^{15a}. Se não forem tomadas medidas adicionais, prevê-se que as emissões provenientes do transporte marítimo relacionadas com o EEE aumentem 86% até 2050 em relação aos níveis de 1990, apesar da adoção de normas mínimas de eficiência para os navios pela Organização Marítima Internacional (OMI)*. O transporte marítimo internacional é o único meio de transporte que continua a não ser incluído no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União. *Em 13 de abril de 2018, a OMI adotou a sua estratégia inicial para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios. São urgentemente necessárias medidas, tanto a nível mundial como da União, para implementar essa estratégia, a fim de assegurar que sejam lançadas ações imediatas para reduzir as emissões marítimas, contribuir para a aplicação do Acordo de Paris e alcançar o objetivo de neutralidade climática à escala da União, sem comprometer os esforços a favor do clima envidados noutros setores.*

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and->

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and->

maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

^{15a} https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Todos os setores da economia deverão contribuir para a **redução das** emissões de gases com efeito de estufa, em consonância com **o compromisso assumido pelos legisladores e expresso no Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ e na Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.**

Alteração

(2) Todos os setores da economia deverão contribuir para **o esforço conjunto de concretizar a transição para um nível nulo de emissões líquidas** de gases com efeito de estufa **(GEE) o mais rapidamente possível e, o mais tardar, até 2050**, em consonância com **os compromissos assumidos pela União no âmbito do Acordo de Paris e com as conclusões do Conselho Europeu sobre as alterações climáticas, de 12 de dezembro de 2019.**

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

¹⁷ **Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2018, que altera a Diretiva 2003/87/CE para reforçar a relação custo-eficácia das reduções de emissões e o investimento nas tecnologias hipocarbónicas, e a Decisão (UE) 2015/1814 (JO L 76 de 19.3.2018, p. 3).**

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A Resolução do Parlamento Europeu, de *fevereiro de 2014*, sobre *um quadro para as políticas de clima e de energia em 2030 instou a Comissão e os Estados-Membros a fixarem uma* meta vinculativa de *40 %* de redução das emissões de gases com efeito de estufa na União para 2030, comparativamente aos níveis de 1990. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia *terão* de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.

Alteração

(3) A Resolução do Parlamento Europeu, de *14 de março de 2019*, sobre *as alterações climáticas, apoiou por uma ampla maioria o objetivo de alcançar a neutralidade climática o mais rapidamente possível e, o mais tardar, até 2050. O Parlamento Europeu também solicitou repetidamente à Comissão e aos Estados-Membros que aumentassem a* meta vinculativa de *55%* de redução das emissões de gases com efeito de estufa na União para 2030, comparativamente aos níveis de 1990. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia, *nomeadamente a aviação internacional e o transporte marítimo, têm* de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União *alcance as suas metas climáticas e* cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial. *Esforços rápidos para descarbonizar o setor dos transportes marítimos são ainda mais importantes à luz da declaração do Parlamento, em 28 de novembro de 2019, sobre a emergência climática e ambiental.*

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) O Parlamento Europeu, na sua resolução de 28 de novembro de 2019 sobre a Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas de 2019 (COP 25), em Madrid (Espanha), salientou a necessidade de ações suplementares da União para fazer face às emissões de

gases com efeito de estufa provenientes do setor marítimo, à luz dos progressos lentos e insuficientes da OMI. O Parlamento Europeu apoiou, em particular, a inclusão do setor marítimo no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (RCLE-UE), bem como a introdução de normas de eficiência dos navios a nível da União. Por si só, as políticas de redução de emissões baseadas no mercado não são suficientes para cumprir os objetivos de redução de emissões da União e devem ser acompanhadas por requisitos regulamentares vinculativos em matéria de redução de emissões que sejam devidamente executados.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Nas suas Conclusões de 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta vinculativa para a União de, pelo menos, 40 % de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, e solicitou à Comissão que continuasse a estudar instrumentos e medidas para uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, incluindo para a promoção da redução de emissões, das fontes de energia renováveis e da eficiência energética nos transportes.

Alteração

(4) Nas suas conclusões de 12 de dezembro de 2019^{1a}, o Conselho Europeu apoiou o objetivo de alcançar a neutralidade climática na União Europeia até 2050. O Conselho Europeu afirmou igualmente que toda a legislação e políticas pertinentes da UE devem ser coerentes com o objetivo da neutralidade climática e contribuir para o mesmo, respeitando, simultaneamente, condições de concorrência equitativas.

^{1a}<https://www.consilium.europa.eu/media/>

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) Atualmente, o transporte marítimo é o único setor que não está expressamente sujeito a um objetivo de redução das emissões ou de medidas de atenuação específicas da União. Na sua Comunicação de 11 de dezembro de 2019 sobre o Pacto Ecológico Europeu, a Comissão manifestou a intenção de tomar medidas adicionais para fazer face às emissões de gases com efeito de estufa provenientes do setor marítimo e, em particular, de alargar o RCLE-UE ao setor marítimo, regulamentar o acesso dos navios mais poluentes aos portos da União e obrigar os navios atracados a utilizar eletricidade da rede terrestre. Na sua proposta de regulamento que estabelece o quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)^{1a}, apresentada em 4 de março de 2020, a Comissão confirma que é necessário tomar medidas adicionais para realizar o objetivo de neutralidade climática até 2050 e que todos os setores terão de contribuir, dado que se prevê que as atuais políticas apenas reduzam as emissões de gases com efeito de estufa em 60 % até 2050.

^{1a}<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0080&from=PT>

Alteração 8

Proposta de regulamento
Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) A eliminação dos obstáculos do mercado no setor marítimo, incluindo a utilização de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MRV) transparente e robusto, visa contribuir para a adoção de tecnologias de eficiência energética, contribuindo assim para a redução das emissões marítimas em cerca de 2 % até 2030. São necessárias medidas adicionais para que o setor marítimo contribua plenamente para os esforços envidados ao nível de toda a economia no sentido de alcançar o objetivo da União em matéria de neutralidade climática, bem como os objetivos para 2030 e outras potenciais metas intermédias. Enquanto principal instrumento da União para a monitorização, a comunicação de informações e a verificação das emissões de gases com efeito de estufa e da poluição atmosférica proveniente do transporte marítimo, o Regulamento MRV da UE constitui uma base para a adoção de novas medidas. O âmbito de aplicação desse regulamento deverá, por conseguinte, ser alargado de modo a incluir requisitos vinculativos para as companhias no sentido de reduzirem as suas emissões de GEE por atividade de transporte, sendo também necessário alargar o Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (RCLE-UE) de forma a abranger o setor do transporte marítimo.

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Em abril de 2015, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo²⁰ («Regulamento MRV da UE»), que foi complementado em 2016²¹ por dois regulamentos delegados e dois regulamentos de execução²². O objetivo do Regulamento MRV da UE consiste em recolher dados sobre as emissões dos transportes marítimos tendo em vista a elaboração de novas políticas e incentivar a redução das emissões mediante a disponibilização de informações sobre a eficiência dos navios aos mercados pertinentes. O Regulamento MRV da UE obriga as companhias a monitorizar, comunicar e verificar, numa base anual, de 2018 em diante, o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a eficiência energética dos seus navios nas viagens de e para os portos do Espaço Económico Europeu (EEE). É igualmente aplicável às emissões de CO₂ no interior dos portos do EEE. Os primeiros relatórios sobre as emissões *devem* ser apresentados até 30 de abril de 2019.

Alteração

(6) Em abril de 2015, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo²⁰ («Regulamento MRV da UE»), que foi complementado em 2016²¹ por dois regulamentos delegados e dois regulamentos de execução²². O objetivo do Regulamento MRV da UE consiste em recolher dados sobre as emissões dos transportes marítimos tendo em vista a elaboração de novas políticas e incentivar a redução das emissões mediante a disponibilização de informações sobre a eficiência dos navios aos mercados pertinentes. ***O Regulamento MRV da UE foi adotado como o primeiro passo de uma abordagem faseada para a inclusão das emissões marítimas no âmbito dos compromissos de redução de emissões de GEE na União e para a subsequente fixação dos preços dessas emissões, em conformidade com o princípio do «poluidor-pagador». Quando o Regulamento MRV da UE foi adotado, a Comissão comprometeu-se a ponderar, no contexto de futuras propostas legislativas sobre as emissões marítimas, quais seriam as medidas adequadas a tomar seguidamente para garantir que o setor contribua de forma equitativa para os objetivos de redução das emissões da União, considerando em particular a possibilidade de alargar o RCLE-UE ao setor marítimo. O Regulamento MRV da UE obriga as companhias a monitorizar, comunicar e verificar, numa base anual, de 2018 em diante, o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a eficiência energética dos seus navios nas viagens de e para os portos do Espaço Económico Europeu (EEE). É igualmente***

aplicável às emissões de CO₂ no interior dos portos do EEE. Os primeiros relatórios sobre as emissões *deviam* ser apresentados até 30 de abril de **2019 e foram publicados pela Comissão em 30 de junho de 2019.**

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

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

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

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

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

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

transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (JO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (JO L 299 de 5.11.2016, p. 22).

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) A redução das emissões do transporte marítimo e do seu impacto no aquecimento global e na poluição atmosférica não deve ser levada a cabo de forma a prejudicar a biodiversidade marinha e deve ser acompanhada de medidas destinadas a restaurar os ecossistemas marinhos e costeiros afetados pelo setor europeu dos transportes marítimos, nomeadamente por descargas de substâncias no mar (nomeadamente água de lastro, hidrocarbonetos, metais pesados e produtos químicos), contentores perdidos no mar e colisões com cetáceos.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-B) No setor marítimo, o proprietário nem sempre é a mesma pessoa ou entidade que opera comercialmente o navio. Em consequência, todos os dados exigidos ao abrigo do Regulamento MRV da UE devem ser recolhidos e atribuídos à

parte responsável pela operação comercial do navio, como o gestor do navio, o afretador a tempo e o afretador em casco nu.

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 6-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-C) Os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento MRV da UE devem ser utilizados para promover a transição para navios com emissões nulas, mediante a criação de um certificado de eficiência energética para navios, com escala de classificação, de modo a permitir uma comparação transparente dos navios, especialmente para venda ou aluguer, e para incentivar os Estados-Membros a promoverem as melhores práticas e a apoiarem os navios mais eficientes.

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 6-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-D) A Comissão deverá desenvolver, em cooperação com os proprietários de navios, outras partes interessadas e peritos independentes, um rótulo marítimo europeu para produtos, a fim de informar os consumidores acerca do impacto ambiental do transporte marítimo relacionado com os produtos que compram. Tal rótulo apoiaria a transição ambiental e energética do setor marítimo, constituindo uma forma fiável e transparente de informar os clientes sobre iniciativas voluntárias. Além disso, incentivaria os consumidores a adquirir produtos transportados por proprietários

de navios que tenham reduzido o impacto ambiental dos seus navios, por exemplo, no que se refere aos gases com efeito de estufa e às emissões poluentes, à poluição sonora e à gestão dos resíduos e dos recursos hídricos.

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 6-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-E) A Diretiva 92/106/CEE do Conselho^{1a} contribui para a redução das emissões de transporte ao promover a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte com menor emissão de gases, nomeadamente para corredores fluviais com emissões nulas. Essa diretiva deve ser revista no sentido de intensificar os esforços para promover o transporte multimodal e aumentar a eficiência e as alternativas com emissões reduzidas. O transporte por via navegável com emissões nulas é fundamental para que se proceda a uma transição modal sustentável do transporte rodoviário para o transporte por via navegável, pelo que é necessário apoiar o investimento em infraestruturas de reabastecimento e de carregamento nos portos interiores.

Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 6-F (novo)

(6-F) Os portos da União constituem polos estratégicos da transição energética, devido à sua posição geográfica e às suas atividades económicas. Representam os principais pontos de entrada de matérias-primas energéticas (importação, armazenagem ou distribuição), cada vez mais empenhados no desenvolvimento de instalações de produção de energias renováveis e de novas estratégias de gestão energética e de economia circular. Em consonância com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, a União deve, por conseguinte, acompanhar a descarbonização do setor marítimo de uma abordagem estratégica dos portos da União, a fim de apoiar o seu papel de facilitadores da transição energética. Os Estados-Membros devem ser incentivados a estimular o desenvolvimento de portos com emissões nulas e a investir em infraestruturas de reabastecimento e carregamento. Tal abordagem assegurará benefícios imediatos para a saúde de todos os cidadãos que vivem em zonas portuárias e costeiras e limitará o impacto negativo na biodiversidade marinha e costeira dessas zonas, que também representam vastos territórios terrestres, alguns dos quais fazem parte da rede Natura 2000.

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 7

(7) O artigo 22.º do Regulamento MRV da UE estabelece que, caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão reexamina o referido regulamento e, se necessário,

(7) O artigo 22.º do Regulamento MRV da UE estabelece que, caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação, ***ou sobre medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de***

propõe alterações ao mesmo, a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional.

gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexamina o referido regulamento e, se necessário, propõe alterações ao mesmo, a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional. ***É importante que, independentemente de eventuais medidas a nível mundial, a União continue a ser ambiciosa e a demonstrar liderança climática através da manutenção ou da adoção de medidas mais rigorosas no seio da União.***

Alteração 17

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Ao abrigo do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015, na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC)²³, a União e os seus Estados-Membros assumiram um objetivo de redução a nível de toda a economia. Estão em curso esforços para limitar as emissões dos transportes marítimos internacionais, promovidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), os quais deverão ser incentivados. A OMI adotou²⁴, em outubro de 2016, um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustíveis dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»).

Alteração

(8) Ao abrigo do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015, na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC)²³, a União e os seus Estados-Membros assumiram um objetivo de redução a nível de toda a economia. Estão em curso esforços para limitar as emissões dos transportes marítimos internacionais, promovidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), os quais deverão ser incentivados. A OMI adotou²⁴, em outubro de 2016, um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustíveis dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»). ***A OMI adotou também, em 13 de abril de 2018, uma estratégia inicial para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios (estratégia inicial da OMI), procurando limitar o seu aumento o mais rapidamente possível e reduzi-las em, pelo menos, 50 % até 2050, em comparação com os níveis de 2008, assim como prosseguir os esforços no sentido da sua eliminação total. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros e os membros***

associados da OMI, nomeadamente todos os Estados-Membros da União, comprometeram-se a reduzir as emissões de CO₂ por atividade de transporte, em média em todos os transportes marítimos internacionais, em pelo menos 40 % até 2030, e a prosseguir os esforços para alcançar uma redução de 70% até 2050. Por conseguinte, é adequado incluir no direito da União os elementos essenciais da estratégia inicial da OMI, prosseguindo simultaneamente o diálogo construtivo com os Estados membros da OMI para chegar a um acordo global sobre as medidas de redução das emissões de GEE. As companhias devem ser obrigadas a reduzir de forma linear as emissões anuais de CO₂ por atividade de transporte em, pelo menos, 40 % até 2030, em média em todos os navios sob a sua responsabilidade, em comparação com o desempenho médio por categoria de navios da mesma dimensão e tipo, em conformidade com o Regulamento MRV. A base de referência para as medidas de redução das emissões de GEE deve ser estabelecida utilizando os dados do THETIS-MRV e do sistema de recolha de dados da OMI, tendo plenamente em conta as reduções de emissões já efetuadas pelas companhias pioneiras em descarbonização. A Comissão deve adotar atos delegados para definir as regras pormenorizadas para a determinação da base de referência, do fator de redução anual para cada categoria de navios, das regras e dos meios para calcular e cobrar as sanções relativas às emissões excedentárias, bem como de qualquer outra regra necessária para o cumprimento e a verificação do cumprimento desta obrigação.

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

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

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

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

Alteração 18**Proposta de regulamento
Considerando 9***Texto da Comissão*

(9) Tendo em conta a coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão estudou, em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento MRV da UE, o modo como poderia alinhar os dois sistemas para reduzir os encargos administrativos para os navios, preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.

Alteração

(9) Tendo em conta a coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão estudou, em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento MRV da UE, o modo como poderia alinhar os dois sistemas para reduzir os encargos administrativos para os navios, ***em especial os que são propriedade de PME,*** preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.

Alteração 19**Proposta de regulamento
Considerando 10***Texto da Comissão*

(10) A avaliação de impacto indicou que um alinhamento parcial dos dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação poderia contribuir para reduzir os encargos administrativos das companhias de transporte marítimo, preservando ao mesmo tempo os principais objetivos do Regulamento MRV da UE. Esse alinhamento parcial não deverá, contudo, alterar os requisitos em matéria de governação, ***âmbito de aplicação,*** verificação, transparência ou comunicação de emissões de CO2 previstos no Regulamento MRV da UE, uma vez que tal comprometeria gravemente os seus objetivos e afetaria a sua capacidade de fundamentar futuras decisões políticas e de incentivar a adoção de medidas e comportamentos em matéria de eficiência

Alteração

(10) A avaliação de impacto indicou que um alinhamento parcial dos dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação poderia contribuir para reduzir os encargos administrativos das companhias de transporte marítimo, preservando ao mesmo tempo os principais objetivos do Regulamento MRV da UE. Esse alinhamento parcial não deverá, contudo, alterar os requisitos em matéria de governação, verificação, transparência ou comunicação de emissões de CO2 previstos no Regulamento MRV da UE, uma vez que tal comprometeria gravemente os seus objetivos e afetaria a sua capacidade de fundamentar futuras decisões políticas e de incentivar a adoção de medidas e comportamentos em matéria de eficiência energética no setor dos

energética no setor dos transportes marítimos. Quaisquer alterações do Regulamento MRV da UE deverão, por conseguinte, limitar o alinhamento com o sistema mundial de recolha de dados da OMI às definições, aos parâmetros de monitorização, aos planos e modelos de monitorização.

transportes marítimos. Quaisquer alterações do Regulamento MRV da UE deverão, por conseguinte, limitar o alinhamento com o sistema mundial de recolha de dados da OMI *aos navios abrangidos pelo Regulamento MRV da UE*, às definições, aos parâmetros de monitorização, aos planos e modelos de monitorização.

Alteração 20

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por ambos os sistemas. Para o efeito, o parâmetro «toneladas de porte bruto» deverá ser obrigatoriamente comunicado, *ao passo que a «carga transportada» deverá ser mantida, mas como parâmetro de monitorização voluntária*. A referência ao «tempo passado no mar» deverá ser substituída pela definição de «horas a navegar» estabelecida no sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por fim, o cálculo da «distância percorrida» deverá basear-se no sistema mundial de recolha de dados da OMI²⁵, a fim de reduzir os encargos administrativos.

²⁵ Resolução MEPC 282 (70) da OMI.

Alteração

(12) Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por ambos os sistemas. Para o efeito, o parâmetro «toneladas de porte bruto» deverá ser obrigatoriamente comunicado, *além do parâmetro «carga transportada»*. A referência ao «tempo passado no mar» deverá ser substituída pela definição de «horas a navegar» estabelecida no sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por fim, o cálculo da «distância percorrida» deverá basear-se no sistema mundial de recolha de dados da OMI²⁵, a fim de reduzir os encargos administrativos.

²⁵ Resolução MEPC 282 (70) da OMI.

Alteração 21

Proposta de regulamento Considerando 13

Texto da Comissão

(13) O conteúdo dos planos de monitorização deverá ser simplificado de modo a ter em conta o sistema mundial de recolha de dados da OMI, exceto no que se refere às partes do plano necessárias para garantir que apenas os dados relativos à União são monitorizados e comunicados ao abrigo do Regulamento MRV da UE. Por conseguinte, todas as disposições referentes a parâmetros monitorizados «por viagem» deverão continuar a fazer parte do plano de monitorização.

Alteração

(13) O conteúdo dos planos de monitorização deverá ser simplificado de modo a ter em conta o sistema mundial de recolha de dados da OMI, exceto no que se refere às partes do plano necessárias para garantir que apenas os dados relativos à União são monitorizados e comunicados ao abrigo do Regulamento MRV da UE. Por conseguinte, todas as disposições referentes a parâmetros monitorizados «por viagem» deverão continuar a fazer parte do plano de monitorização. ***A Comissão deverá igualmente prestar assistência aos Estados-Membros mediante a partilha de conhecimentos especializados e de boas práticas, bem como a implantação de novas tecnologias, com o objetivo de reduzir os obstáculos administrativos e de recuperar dados de forma eficaz e segura.***

Alteração 22

**Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) A avaliação de impacto realizada pela Comissão em 2013, que acompanha a proposta de Regulamento MRV da UE, revelou a eficácia de um RCLE-UE para as emissões marítimas e identificou um regime de licenças de emissão ou um fundo de compensação baseado em metas como sendo as opções suscetíveis de garantir as necessárias reduções de emissões no setor. Tendo em vista a inclusão do transporte marítimo no esforço de redução das emissões da União, o âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1a} deve ser alterado de modo a abranger as emissões marítimas. A Comissão deverá adotar atos delegados para estabelecer a quantidade total de

licenças de emissão para o transporte marítimo, em consonância com outros setores, e o método de atribuição de licenças de emissão para o transporte marítimo mediante venda integral em leilão. Ao preparar esses atos delegados, a Comissão deve atualizar a avaliação de impacto de 2013, nomeadamente para ter em conta o objetivo da União para 2030 de redução das emissões de GEE em toda a economia e o objetivo de neutralidade climática, tal como definido no Regulamento (UE).../... [Lei Europeia do Clima] e o impacto económico, designadamente em termos de eventuais riscos de transições modais indesejáveis e de fugas de carbono. A Comissão deve publicar os resultados dessa avaliação. É importante que a União e os seus Estados-Membros apoiem medidas a nível internacional destinadas a reduzir o impacto climático dos transportes marítimos. A Comissão deverá acompanhar os progressos realizados no sentido da adoção de uma medida baseada no mercado pela OMI e, em caso de adoção de uma medida global baseada no mercado, estudar a forma de assegurar a coerência entre as medidas da União e as medidas a nível mundial, de forma a preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União.

Alteração 23

Proposta de regulamento Considerando 13-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-B) O êxito da transição para um transporte marítimo sem emissões exige uma abordagem integrada e um ambiente apropriado para estimular a inovação, tanto a bordo dos navios como nos portos. Este ambiente propício implica o investimento público e privado na investigação e na inovação, medidas

tecnológicas e operacionais para melhorar a eficiência energética dos navios e a utilização de combustíveis e de tecnologias de propulsão alternativos sustentáveis, como o hidrogénio e o amoníaco, produzidos a partir de fontes de energia renováveis e de tecnologias de propulsão sem emissões, incluindo as infraestruturas necessárias de reabastecimento e de carregamento nos portos. Deve ser criado um Fundo para os Oceanos a partir das receitas geradas pelo leilão das licenças de emissão marítimas no âmbito do RCLE-UE, a fim de melhorar a eficiência energética dos navios e apoiar o investimento que vise contribuir para descarbonizar o transporte marítimo, nomeadamente o de curta distância e os portos. A Comissão deve igualmente desenvolver medidas para regulamentar o acesso dos navios mais poluidores aos portos da União e para obrigar os navios atracados que consomem combustíveis fósseis a utilizarem a eletricidade da rede terrestre ou opções alternativas sem emissões. A Comissão deve ainda avaliar a possibilidade de exigir que os portos estabeleçam tarifas de sobrestadia com base nas emissões.

Alteração 24

Proposta de regulamento Considerando 13-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-C) A transição bem-sucedida para navios sem emissões e com emissões verdes requer uma abordagem integrada para promover medidas inovadoras para navios mais ecológicos, por exemplo no que diz respeito à conceção do casco, a novos motores e a combustíveis alternativos sustentáveis, e à propulsão eólica e medidas operacionais, que podem ser implementadas a curto prazo para

reduzir o consumo de combustível e, por conseguinte, as emissões, como a redução da velocidade ou o melhor planeamento das rotas. A redução da velocidade (também referida como navegação a velocidade reduzida) foi testada em grande escala entre 2006 e 2012 devido ao acentuado aumento dos preços dos combustíveis: uma redução de 10 % da velocidade permitiu uma redução do consumo em cerca de 19 %^{1a} e uma redução das emissões correspondente. Medidas baseadas no mercado, como o RCLE-UE, incentivarão a redução das emissões e o investimento em investigação e inovação para melhorar a eficiência energética dos navios e promover a utilização de combustíveis e de tecnologias de propulsão alternativos sustentáveis, incluindo as infraestruturas de reabastecimento e carregamento necessárias nos portos e portos de navegação interior.

^{1a} «The impact of international shipping on European air quality and climate forcing» (O impacto do transporte marítimo internacional na qualidade do ar e no forçamento do clima europeus», Agência Europeia do ambiente, Relatório Técnico n.º 4/2013.

Alteração 25

Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-A) A fim de manter a elevada qualidade dos dados inseridos no registo do THETIS-MRV, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) deve dispor dos poderes e recursos necessários para poder verificar os relatórios de emissões considerados satisfatórios por um

verificador.

Alteração 26

Proposta de regulamento Considerando 14-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-B) A Comissão deve reexaminar o funcionamento do Regulamento (UE) 2015/757, tendo em conta a experiência adquirida com a aplicação desse regulamento e do sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível da OMI, bem como outros desenvolvimentos pertinentes destinados a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo.

Alteração 27

Proposta de regulamento Considerando 14-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-C) O transporte marítimo é igualmente uma fonte de poluentes atmosféricos, como o óxido de enxofre (SOx), o óxido de azoto (NOx), partículas, substâncias que destroem a camada de ozono (SDO) ou compostos orgânicos voláteis (COV)^{1a}. Os poluentes atmosféricos têm impacto tanto no ambiente como na saúde dos cidadãos, em especial daqueles que vivem ou trabalham em zonas costeiras ou portuárias. A Comissão deve reexaminar a legislação pertinente até junho de 2021 e apresentar propostas concretas para abordar o problema das emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte marítimo. A Comissão deve também trabalhar na extensão das zonas de controlo das emissões de enxofre (SECA)

e das zonas de controlo das emissões de NOx (NECA) em todos os mares europeus, incluindo no mar Mediterrâneo, e abordar ulteriormente o problema da descarga de águas residuais das instalações de depuração e da descarga de outras substâncias, nomeadamente água de lastro, hidrocarbonetos, metais pesados e produtos químicos, em águas abertas, assim como o problema do impacto dessas substâncias na biodiversidade marinha.

Alteração 28

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

(15) O objetivo do Regulamento (UE) 2015/757 consiste em monitorizar, comunicar e verificar as emissões de **CO₂** provenientes dos navios que fazem escala em portos do EEE *como primeira etapa de uma estratégia faseada com vista à redução das* emissões de gases com efeito de estufa. Este objetivo não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado a nível da União. O sistema mundial de recolha de dados da OMI deverá ser tido em conta e o presente regulamento assegura a comparabilidade e fiabilidade contínuas dos dados recolhidos com base num conjunto único de requisitos. A União poderá adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

Alteração

(15) O objetivo do Regulamento (UE) 2015/757 consiste em monitorizar, comunicar e verificar as emissões de **GEE** provenientes dos navios que fazem escala em portos do EEE, *tendo em vista reduzir a sua intensidade média de carbono operacional, reduzindo também de modo significativo as suas emissões quando atracados, e fixar um preço para essas emissões, de modo a reduzir as* emissões de gases com efeito de estufa **provenientes do setor marítimo**. Este objetivo não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado a nível da União. O sistema mundial de recolha de dados da OMI deverá ser tido em conta e o presente regulamento assegura a comparabilidade e fiabilidade contínuas dos dados recolhidos com base num conjunto único de requisitos. A União poderá adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede

o necessário para alcançar esses objetivos.

Alteração 29

Proposta de regulamento Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) A transição para um transporte marítimo com impacto neutro no clima ainda não foi concretizada e as medidas regulamentares até agora adotadas nesse sentido têm sido inadequadas. Os portos podem desempenhar um papel importante na descarbonização do transporte marítimo. Os operadores de navios que façam escala em portos da União devem ser obrigados a assegurar, através de meios como a ligação à eletricidade da rede terrestre, que, quando atracados, os seus navios não emitem gases com efeito de estufa ou poluentes atmosféricos. Tal seria particularmente importante no caso de cais situados perto de zonas urbanas, a fim de reduzir os efeitos da poluição atmosférica na saúde humana. Tendo em conta os diferentes impactos dos navios no que respeita às emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos, a maior parte dos navios poluentes, nomeadamente os grandes navios de passageiros, deve ser obrigada a cumprir esse requisito em primeiro lugar.

Alteração 30

Proposta de regulamento Considerando 15-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-B) Os gestores dos navios devem assegurar que os navios operem da forma mais eficiente possível em termos energéticos, mantendo as emissões aos níveis mais baixos possíveis. Os

construtores navais devem assegurar que a redução de emissões constitua uma prioridade na construção de novos navios.

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 1 – título (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Alterações do Regulamento (UE) n.º 2015/757

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 1 – ponto -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O Regulamento (UE) n.º 2015/757 é alterado do seguinte modo:

Alteração 33

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º -1-A (novo) Regulamento (UE) 2015/757 Considerando 23

Texto em vigor

Alteração

(23) Nesta fase, o sistema MRV da União não deverá 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 que não sejam suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.

(-1-A) O considerando 23 passa a ter a seguinte redação:

O sistema MRV da União deverá ser alargado de modo a abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima e poluentes atmosféricos, sempre que haja equipamentos de medição suficientemente fiáveis ou comercialmente disponíveis, a fim de proteger melhor o clima, o ambiente e a saúde humana.»;

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º -1-B (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 1

Texto em vigor

Alteração

Artigo 1

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 (CO₂)* e de outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, tendo em *vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.*

(-1-B) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

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 *gases com efeito de estufa (GEE)* e de outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem. *A fim de contribuir para a concretização do objetivo de neutralidade climática em todos os setores da economia da União, tal como definido no Regulamento (UE).../... [Lei Europeia do Clima], tendo em conta a estratégia inicial da OMI para a redução das emissões de gases com efeito de estufa dos navios, adotada em 13 de abril de 2018, o presente regulamento impõe às companhias a obrigação de reduzirem as suas emissões médias anuais de CO₂ por atividade de transporte, em conformidade com o artigo 12.º-A.»*

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º -1-C (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 2 – n.º 1

Texto em vigor

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a 5 000, no que respeita às emissões de **CO2** geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1 – alínea -a) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 3 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(-1-C) No artigo 2.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta **igual ou** superior a 5000, no que respeita às emissões de **GEE** geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro."

Alteração

-a) É inserida a seguinte alínea:

"a-A) "Emissões de gases com efeito de estufa", a libertação de gases com efeito de estufa pelos navios, cuja lista consta do anexo II da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;*

*** Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32). "**

Alteração 37

Proposta de regulamento

PE646.870v02-00

32/70

RR\1211013PT.docx

Artigo 1 – n.º 1 – alínea -a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 3 – n.º 1 – alínea b)

Texto em vigor

b) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, não são abrangidas pela noção as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio e/ou no seu equipamento, as paragens num porto devidas à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, os transbordos de navio a navio realizados fora dos portos, e as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento;

Alteração

a-A) *A alínea b) passa a ter a seguinte redação:*

“b) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar **uma parte substancial das suas** mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, não são abrangidas pela noção as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio e/ou no seu equipamento, as paragens num porto devidas à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, os transbordos de navio a navio realizados fora dos portos, e as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento;”

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1 – alínea a)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 3.º – parágrafo 1 – alínea d)

Texto da Comissão

d) **“Companhia”**, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio **e que tenha aceitado assumir todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho;**»;

Alteração

“d) **«Companhia»**, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio, **o afretador a tempo** ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração **comercial** do navio e **seja responsável pelo pagamento do combustível consumido pelo navio;**

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i)

Texto em vigor

i) «Outras informações pertinentes», informações relativas às emissões de CO₂ resultantes do consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitem analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;»;

Alteração

a-A) ***A alínea i) passa a ter a seguinte redação:***

“i) «Outras informações pertinentes», informações relativas às emissões de CO₂ resultantes do consumo de combustíveis, à atividade de transporte, ***ao fornecimento de energia de terra a navios atracados*** e à eficiência energética dos navios, que permitem analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;»;

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:02015R0757-20161216&qid=1584951644602&from=EN>)

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1-A (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 4 – n.º 1

Texto em vigor

1. Em conformidade com os artigos 8.º a 12.º, as companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada um dos ***seus navios***, os parâmetros relevantes durante um período de informação. Elas devem levar a cabo essa monitorização e essa comunicação em cada porto sob jurisdição de um Estado-Membro e em cada viagem para ou de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

(1-A) ***No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:***

"1. Em conformidade com os artigos 8.º a 12.º, as companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada um dos ***navios sob o seu controlo operacional comercial***, os parâmetros relevantes durante um período de informação. Elas devem levar a cabo essa monitorização e essa comunicação em cada porto sob jurisdição de um Estado-Membro e em cada viagem para ou de um porto sob

jurisdição de um Estado-Membro. "

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1-B (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 5 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-B) Ao artigo 5.º é aditado o seguinte número:

«2-A. Até 31 de dezembro de 2021, a Comissão deve adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 23.º, a fim de complementar o presente regulamento, especificando os métodos de determinação das emissões de metano (CH₄). Para além da adoção dos atos delegados a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão deve, até 31 de dezembro de 2021, avaliar o impacto no clima mundial das emissões de GEE, distintas das emissões de CO₂ e CH₄, geradas pelos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, e informar o Parlamento Europeu e o Conselho. Esse relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa para abordar a questão de como tratar essas emissões.»

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 3 – alínea a)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 9 – n.º 1 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

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

Suprimido

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 3-A (novo)

Regulamento (UE) 757/2015

Artigo 9 – n.º 2 – alínea a)

Texto em vigor

a) *Todas as* viagens que tenham efetuado durante o período de informação tiverem como origem ou destino um porto sob jurisdição de um Estado-Membro; e

Alteração

(3-A) No artigo 9.º, n.º 2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) No mínimo, 90 % das viagens que tenham efetuado durante o período de informação tiverem como origem ou destino um porto sob jurisdição de um Estado-Membro; e"

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 4 – alínea a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 10 – ponto 1 – alínea j-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 5 – alínea a)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Sempre que ocorra uma mudança de companhia, a companhia anterior deve apresentar à Comissão e às autoridades do Estado de bandeira em causa, tão próximo quanto possível do dia de conclusão desse processo de mudança e o mais tardar **três meses** após essa data, um relatório que abranja os mesmos elementos que o

Alteração

a-A) é aditada a seguinte alínea:

"j-A) Carga transportada. "

Alteração

“2. Sempre que ocorra uma mudança de companhia, a companhia anterior deve apresentar à Comissão e às autoridades do Estado de bandeira em causa, **no dia da conclusão do processo de mudança ou** tão próximo quanto possível do dia de conclusão desse processo de mudança e o mais tardar **um mês** após essa data, um

relatório sobre as emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade.»;

relatório que abranja os mesmos elementos que o relatório sobre as emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade. *A nova companhia deve assegurar que todos os navios sob a sua responsabilidade cumpram os requisitos do presente regulamento no período remanescente do período de informação subsequente à mudança.»;*

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 5 – alínea b-A) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 11 – n.º 3 – subalínea (xi-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) Ao n.º 3, alínea a), é aditada a seguinte subalínea:

"xi-A) Carga transportada. ";

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 5 – alínea b-B) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 11 – n.º 3 – subalínea (xi-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-B) Ao n.º 3, alínea a), é aditada a seguinte subalínea:

"xi-B) dimensão do navio;"

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 5-A (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Capítulo II-A (novo) – Artigo 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) É inserido o seguinte capítulo:

CAPÍTULO II-A

REDUÇÃO DAS EMISSÕES

Artigo 12.º-A

Redução das emissões

- 1. As companhias devem reduzir de forma linear as emissões anuais de CO₂ por atividade de transporte em, pelo menos, 40 % até 2030, em média, em todos os navios sob a sua responsabilidade, em comparação com o desempenho médio por categoria de navios da mesma dimensão e tipo, em conformidade com o presente regulamento.**
- 2. Se, num determinado ano, uma companhia não cumprir a redução anual referida no n.º 1, a Comissão imporá uma sanção pecuniária, que deve ser eficaz, proporcionada, dissuasiva e compatível com um sistema de comércio de emissões baseado no mercado, como o RCLE-UE. O pagamento da sanção por emissões em excesso não exonera a companhia da obrigação que lhe incumbe por força do n.º 1 para o período até 2030. No caso das companhias que não cumpram os limites de emissão estabelecidos nos termos do presente artigo, são aplicáveis as disposições do artigo 20.º, n.º 3, e do artigo 20.º, n.º 4.**
- 3. A Comissão deve adotar atos delegados até ... [6 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], em conformidade com o artigo 23.º, para complementar o presente regulamento, definindo as categorias de navios referidas no n.º 1, determinando a base de referência e o fator de redução linear anual a aplicar a cada categoria de navios utilizando os dados do THETIS-MRV, incluindo o parâmetro obrigatório «carga transportada», e o sistema de recolha de dados da OMI, reconhecendo plenamente as reduções de emissões já efetuadas pelas companhias pioneiras no domínio da**

descarbonização, de modo a cumprir o objetivo referido no n.º 1, especificando as regras e os meios para calcular e cobrar as sanções relativas às emissões excedentárias a que se refere o n.º 2, e especificando qualquer outra regra necessária para o cumprimento e a verificação do cumprimento do disposto no presente artigo.

4. No prazo de 12 meses após a adoção pela OMI de medidas destinadas a aplicar a estratégia inicial para a redução das emissões de GEE dos navios, adotada em 13 de abril de 2018, e antes de essas medidas produzirem efeitos, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho em que examina a ambição e a integridade ambiental global das medidas decididas pela OMI, incluindo a sua ambição geral em relação aos objetivos fixados no Acordo de Paris, à meta da União para 2030 de redução das emissões de GEE em toda a economia e ao objetivo de neutralidade climática definido no Regulamento (UE).../... [Lei Europeia do Clima].

5. Se for caso disso, a Comissão pode fazer acompanhar o relatório referido no n.º 4 de uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho de alteração do presente regulamento de forma coerente com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, nomeadamente a meta da União para 2030 de redução das emissões de GEE em toda a economia e o objetivo de neutralidade climática, tal como definido no Regulamento (UE).../... [Lei Europeia do Clima].”

Alteração 49

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 5-B (novo)
Regulamento (UE) 2015/757
Artigo 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(5-B) É inserido o seguinte artigo:

“Artigo 12.º-B

***Emissões provenientes dos navios
atracados***

***As companhias devem assegurar que, até
2030, nenhum navio sob a sua
responsabilidade emita GEE quando
atracado.»***

Alteração 50

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 5-C (novo)
Regulamento (UE) 2015/757
Artigo 21 – n.º 1

Texto em vigor

Alteração

(5-C) No artigo 21.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as informações ***relativas às emissões de CO2*** comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações referidas no n.º 2 do presente artigo.

"1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as informações comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações referidas no n.º 2 do presente artigo. "

Alteração 51

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 5-D (novo)
Regulamento (UE) 2015/757
Artigo 21 – n.º 2 – alínea a)

Texto em vigor

Alteração

(5-D) No artigo 21.º, n.º 2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

a) Identificação do navio (nome,

"a) Identificação do navio (nome,

número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);

companhia, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);"

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-A (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 21 – n.º 2 – alínea k-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) Ao artigo 21.º, n.º 2, é aditada a seguinte alínea:

“k-A) a dimensão do navio.”

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-B (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 21 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-B) Ao artigo 21.º é aditado o seguinte número:

" (6-A) Em consonância com o seu programa de trabalho para 2020-2022, a EMSA procede à verificação estatística suplementar dos dados apresentados nos termos do artigo 11.º, n.º 1, para garantir a coerência dos dados fornecidos".

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-C (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 21-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-C) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 21.º-A

Rotulagem relativa ao desempenho ambiental dos navios

1. *A fim de incentivar a redução das emissões e aumentar a transparência da informação, a Comissão deve criar um sistema holístico de rotulagem da União relativo ao desempenho ambiental dos navios, aplicável aos navios abrangidos pelo presente regulamento.*

2. *Até 1 de julho de 2021, a Comissão deve adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 23.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo disposições pormenorizadas para o funcionamento do sistema de rotulagem da União relativo ao desempenho ambiental dos navios, bem como as normas técnicas que constituem a sua base.».*

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-D (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 22 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

(6-D) No artigo 22.º, é suprimido o n.º 3;

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-E (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-E) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 22.º-A

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão deve reexaminar o funcionamento do presente regulamento, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, bem como outros desenvolvimentos pertinentes destinados a reduzir as emissões de GEE provenientes do transporte marítimo e a cumprir os compromissos assumidos pela União no âmbito do Acordo de Paris. No âmbito do reexame, a Comissão deve propor requisitos adicionais para reduzir as emissões de GEE distintas das emissões de CO₂, bem como para reduzir os poluentes atmosféricos e a descarga de águas residuais provenientes dos navios, nomeadamente das instalações de depuração, em águas abertas. O reexame deve também considerar o alargamento do âmbito de aplicação do presente regulamento aos navios com arqueação bruta compreendida entre 400 e 5000 toneladas. O reexame deve ser acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa destinada a alterar o presente regulamento.

2. No âmbito da próxima revisão da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho*, assim como do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, a Comissão deve igualmente apresentar uma proposta com vista a estipular objetivos vinculativos para os Estados-Membros, a fim de garantir um aprovisionamento adequado de eletricidade da rede terrestre nos portos marítimos e interiores.**

*** Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1)**

**** Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11**

de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1) " "

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-F (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 23 – n.º 2

Texto em vigor

2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 1 de julho de 2015. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

Alteração

(6-F) No artigo 23.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 5.º, n.ºs 2 e 3, 12.º-A, n.º 3, 15.º, n.º 5 e 16.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 1 de julho de 2015. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo. " "

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-G (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 23 – n.º 3

Texto em vigor

3. A delegação de poderes referida

Alteração

(6-G) No artigo 23.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A delegação de poderes referida

nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

nos artigos 5.º, n.ºs 2 e 3, 12.º-A, n.º 3, 15.º, n.º 5 e 16.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor. "

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 6-H

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 23 – n.º 5

Texto em vigor

5. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Alteração

(6-H) No artigo 23.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 5.º, n.ºs 2 e 3, 12.º-A, n.º 3, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho. "

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Alteração 60

Proposta de regulamento
Artigo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 1-A

Alteração da Diretiva 2003/87/CE

A Diretiva 2003/87/CE é alterada do seguinte modo:

(1) É inserido o seguinte capítulo:

«CAPÍTULO II-A

TRANSPORTE MARÍTIMO

Artigo 3.º-G-A

Âmbito de aplicação

As disposições do presente capítulo são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2022 à emissão e atribuição de licenças de emissão no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa geradas pelos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, navios esses abrangidos pelo Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho*. Em caso de mudança de companhia nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2015/757, a nova companhia só é obrigada a adquirir licenças de emissão relativas a emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com o período durante o qual as atividades do navio foram executadas sob a sua responsabilidade.

Artigo 3.º-G-B

Quantidade total e método de atribuição de licenças de emissão para o transporte marítimo

1. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve atualizar a avaliação de impacto realizada em 2013 que acompanha a proposta, apresentada pela Comissão, de Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho**, e adotar atos delegados, em

conformidade com o artigo 23.º, a fim de complementar a presente diretiva, estabelecendo a quantidade total de licenças de emissão para o transporte marítimo, em consonância com outros setores e o método de atribuição de licenças de emissão para o transporte marítimo mediante venda integral em leilão, assim como disposições especiais relativas ao Estado-Membro responsável pela gestão. Os atos delegados devem basear-se nos melhores dados disponíveis e numa avaliação do impacto de diferentes opções, incluindo o impacto nas emissões e o impacto económico.

2. Os artigos 12.º e 16.º são aplicáveis às licenças de emissão para o transporte marítimo da mesma forma que as licenças de emissão relacionadas com outras atividades.

3. Pelo menos 50% das receitas geradas com a venda em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 1 do presente artigo serão utilizadas através do fundo criado ao abrigo do artigo 3.º-G-C.

4. As receitas geradas com a venda em leilão de licenças de emissão que não sejam utilizadas através do Fundo definido no artigo 3.º-G-C e que sejam atribuídas aos Estados-Membros devem ser utilizadas de forma coerente com os objetivos da presente diretiva, em especial para combater as alterações climáticas na União e nos países terceiros, proteger e restaurar os ecossistemas marinhos afetados pelo aquecimento global e apoiar uma transição justa nos Estados-Membros, apoiando a reconversão, a requalificação e o aperfeiçoamento profissional dos trabalhadores, a educação, as iniciativas de procura de emprego e as novas empresas, em diálogo com os parceiros sociais. Todas as informações sobre a utilização dessas receitas devem ser tornadas públicas.

5. A Comissão deve acompanhar a

aplicação do presente capítulo e eventuais tendências no que respeita a empresas que pretendam evitar o cumprimento dos requisitos da presente diretiva. Se for caso disso, a Comissão deve propor medidas destinadas a evitar esse tipo de evasão.

Artigo 3.º-G-C

Fundo para os Oceanos

1. Deve ser criado um Fundo para os Oceanos (“Fundo”) para o período compreendido entre 2022 e 2030, a fim de melhorar a eficiência energética dos navios e apoiar o investimento em tecnologias e infraestruturas inovadoras para descarbonizar o setor dos transportes marítimos, nomeadamente o de curta distância e os portos, e a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis, como o hidrogénio e o amoníaco, produzidos a partir de fontes de energia renováveis e de tecnologias de propulsão sem emissões, incluindo as tecnologias eólicas. 20 % das receitas do Fundo devem ser utilizadas para contribuir para a proteção, a restauração e a melhor gestão dos ecossistemas marinhos afetados pelo aquecimento global, como as zonas marinhas protegidas, bem como para promover uma economia azul transversal sustentável, como a energia marinha renovável. Todos os investimentos apoiados pelo Fundo devem ser divulgados publicamente e devem ser coerentes com os objetivos da presente diretiva.

2. Em derrogação do artigo 12.º da presente diretiva, as companhias de transporte marítimo podem pagar uma contribuição anual para o Fundo em conformidade com as suas emissões totais declaradas correspondentes ao ano civil anterior ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757, a fim de limitar os encargos administrativos das companhias marítimas, incluindo pequenas e médias companhias e companhias que não tenham uma atividade frequente no

âmbito da presente diretiva. O Fundo deve entregar as licenças de emissão coletivamente, em nome das companhias de transporte marítimo que sejam membros do Fundo. O Fundo deve estipular a contribuição dos membros por tonelada de emissões até 28 de fevereiro de cada ano, devendo pelo menos ser igual ao mais elevado preço de liquidação primário ou secundário de mercado das licenças no ano anterior.

3. O Fundo deve adquirir licenças iguais à quantidade total coletiva das contribuições a que se refere o n.º 2 do presente artigo durante o ano civil anterior e deve entregá-las ao registo estabelecido nos termos do artigo 19.º da presente diretiva, até 30 de abril de cada ano, para anulação posterior. Devem ser disponibilizadas ao público todas as informações relativas às contribuições.

4. O Fundo será gerido centralmente através de um organismo da União cuja estrutura de governação seja semelhante à governação do fundo, prevista no artigo 10.º-A, n.º 8, da presente diretiva. A estrutura de governação e o processo de tomada de decisões devem ser transparentes e inclusivos, em particular na definição de domínios prioritários, critérios e procedimentos de atribuição de subvenções. As partes interessadas relevantes terão um papel consultivo adequado. Todas as informações sobre os investimentos, bem como quaisquer outras informações pertinentes sobre o funcionamento do Fundo serão disponibilizadas ao público.

5. A Comissão deve colaborar com países terceiros relativamente à forma de estes utilizarem igualmente o Fundo.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 23.º para complementar a presente diretiva no que se refere à aplicação do presente artigo.

Artigo 3.º-G-D

Comunicação e revisão de informações pela Comissão sobre a aplicação de medidas de atenuação das alterações climáticas na Organização Marítima Internacional.

1. No prazo de 12 meses após a adoção pela OMI de medidas globais baseadas no mercado para reduzir as emissões de GEE provenientes do transporte marítimo, e antes de essas medidas se tornarem operacionais, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no qual examina a ambição e a integridade ambiental global dessas medidas, incluindo a sua ambição geral em relação aos objetivos previstos no Acordo de Paris, e à meta da União para 2030 de redução das emissões de GEE em toda a economia e o objetivo de neutralidade climática, tal como definido no Regulamento (UE).../... [Lei Europeia do Clima]. Esse relatório tem especialmente em conta o nível de participação nessas medidas globais, a sua aplicabilidade, a transparência, as sanções em caso de incumprimento, os procedimentos para a participação do público, a utilização dos créditos de compensação, a monitorização, a comunicação de informações e a verificação das emissões, os registos, a responsabilização e as regras sobre a utilização de biocombustíveis.

2. Se for caso disso, a Comissão deve fazer acompanhar o relatório referido no n.º 1 de uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho de alteração da presente diretiva de forma coerente com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, nomeadamente a meta da União para 2030 de redução das emissões de GEE em toda a economia e o objetivo de neutralidade climática, tal como definido no Regulamento (UE).../...

[Lei Europeia do Clima].

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

*** Regulamento (UE) 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).*

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Contexto

Desde que, em 1856, Eunice Foote detetou pela primeira vez o efeito de estufa do dióxido de carbono e, sobretudo, após a sua quantificação em 1896 por Svante Arrhenius, sabe-se que a temperatura da superfície da Terra depende da concentração de dióxido de carbono na atmosfera.

Em 1997, com base em numerosos relatórios e testemunhos científicos, o Protocolo de Quioto reconheceu que o aquecimento global era causado pelo ser humano e exigiu a redução das emissões de gases com efeito de estufa. Infelizmente, as medidas tomadas até à data para combater as alterações climáticas não foram eficazes, dado que as emissões anuais quase duplicaram desde 1997. A última década foi a mais quente de sempre, tendo o ano de 2019 sido mesmo o ano mais quente na Europa¹. O mesmo sucede com os oceanos, cuja temperatura nunca foi tão elevada como em 2019². Tal evidencia a necessidade de uma legislação ambiciosa da UE em matéria de clima.

De acordo com o último relatório do PIAC, existe uma probabilidade de 66 % de permanecer abaixo de 1,5 °C se as futuras emissões de carbono forem limitadas a 420 Gt de equivalente de CO₂, ou seja 10 anos de emissões atuais. Consequentemente, o limite para que haja 50 % de probabilidade de permanecer abaixo de 1,5 °C é de 580 Gt de equivalente de CO₂, ou seja 14 anos de emissões atuais. O setor dos transportes marítimos, por si só, emite anualmente cerca de 940 milhões de toneladas de equivalente de CO₂ a nível mundial e é responsável por cerca de 2,5 % das emissões de GEE. A nível da União (isto é, no que respeita aos navios que fazem escala em portos do EEE), as emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo aumentaram 48 % entre 1990 e 2008, prevendo-se que até 2050 superem em 86%, no máximo, os níveis de 1990. O setor dos transportes marítimos está completamente à margem dos esforços coletivos orientados para alcançar um nível zero de emissões líquidas até 2050, o mais tardar. Por conseguinte, não se compreende por que razão o transporte marítimo continua a ser o único modo de transporte que não é expressamente abordado por qualquer política de redução das emissões da UE.

Organização Marítima Internacional (OMI)

Presentemente, os operadores de navios estão obrigados a informar a UE (Regulamento MRV)³ e a OMI (sistema de recolha de dados - DCS)⁴. A relatora considera importante que as obrigações de informação da UE e da OMI sejam harmonizadas. No entanto, isto não significa que as normas da UE devam ser reduzidas. Pelo contrário, são necessárias melhores normas a nível mundial. A título de exemplo: contrariamente à UE (e ao MRV), a OMI não recolhe dados sobre a carga transportada, mas apenas sobre as toneladas de porte bruto. Esta medição dificulta

¹ Comissão Europeia, *Climate bulletin*, Copernicus <https://climate.copernicus.eu/climate-bulletins>

² Avanços no âmbito das Ciências Atmosféricas

³ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE

⁴ A Organização Marítima Internacional (OMI) adotou um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustível obrigatório para o transporte marítimo internacional, que obriga os navios de arqueação bruta igual ou superior a 5000 a recolher informação e a comunicá-la a uma base de dados da OMI a partir de 2019.

muito, ou mesmo impossibilita, o cálculo da pegada de carbono das mercadorias transportadas. A OMI promete há mais de 20 anos combater as emissões provenientes do transporte marítimo, mas só introduziu o seu sistema de recolha de dados depois de a UE ter implementado o Regulamento MRV. Não se registaram progressos reais, razão pela qual a ação da UE é necessária para alcançar o objetivo de Paris de limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C comparativamente aos níveis pré-industriais⁵.

A União Europeia

Desde 1 de janeiro de 2018, os navios de grande porte (com mais de 5000 toneladas de arqueação bruta) que cheguem ou partam de portos do Espaço Económico Europeu já têm de monitorizar e comunicar as suas emissões de CO₂, o consumo de combustível e outros parâmetros, como a distância percorrida, o tempo no mar, etc., de acordo com o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (a seguir designado «Regulamento MRV»). Os primeiros dados disponíveis⁶ mostram que os 10 800 navios abrangidos pelo Regulamento MRV emitiram mais de 130 milhões de toneladas de CO₂ em 2018, ou seja, mais do que as emissões anuais de CO₂ da Bélgica!

A Comissão publicou agora uma proposta de revisão do Regulamento MRV. No entanto, esta proposta incide apenas no acompanhamento e na comunicação de dados, pelo que a relatora considera que é da sua responsabilidade apresentar um projeto de relatório mais ambicioso. Não podemos perder mais tempo na luta contra as alterações climáticas. Temos de agir agora. Esta urgência foi também reforçada pelo Parlamento Europeu quando declarou a emergência climática em finais de 2019. O Parlamento solicitou explicitamente à Comissão que garantisse que todas as propostas legislativas pertinentes fossem plenamente alinhadas com o objetivo de limitar o aquecimento global a 1.5 °C.

As prioridades da relatora

O sistema de recolha de dados MRV da UE é bom. Uma das suas principais vantagens comparativamente ao sistema de recolha de dados DCS da OMI consiste em responsabilizar o operador do navio em vez de o Estado de pavilhão: assim que um navio faz escala num porto do EEE, tem de comunicar as suas emissões. Convém aproveitar a ocasião para utilizar efetivamente os dados recolhidos. É importante dispor de informações fiáveis sobre as emissões. No entanto, as informações não reduzem por si só as emissões de gases com efeito de estufa, tal como confirmou a Comissão Europeia na sua avaliação de impacto. O principal objetivo do presente projeto de relatório é, por conseguinte, reduzir, tanto quanto possível, os esforços administrativos para as empresas e as administrações e, mais importante ainda, reduzir as emissões provenientes do transporte marítimo no EEE.

RCLE

O Parlamento Europeu deve assumir a responsabilidade e transpor o que a Presidente da Comissão, Ursula von der Leyen, já propôs: a inclusão do transporte marítimo no regime de comércio de licenças de emissão (RCLE) da União Europeia. Tal seria igualmente consentâneo com as orientações políticas da Comissão para os próximos cinco anos. A relatora congratula-se vivamente com o compromisso assumido pela Comissão no «Acordo Verde» no sentido de

⁵ Assembleia Geral das Nações Unidas, *Acordo de Paris*, 4 de novembro de 2016, artigo 2.º, n.º 1, alínea a).

⁶ https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport_en

alargar aos transportes marítimos o âmbito de aplicação do regime de comércio de licenças de emissão da UE.

Ao longo dos últimos anos, foram efetuadas diversas tentativas de regulamentação do setor dos transportes marítimos, mas nenhuma foi bem-sucedida. É chegado o momento de incluir o transporte marítimo no RCLE. Não haverá distorção da concorrência, uma vez que todos os Estados de bandeira e todas as empresas são tratados da mesma forma. O âmbito de aplicação do regulamento compreende todas as viagens no interior da União, todas as viagens com destino à União, 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 da União, entre um porto situado na União e o primeiro porto de escala situado fora da União⁷.

Fundo de descarbonização do transporte marítimo

A relatora gostaria de ver criado um fundo de descarbonização dos transportes marítimos para promover a investigação e o desenvolvimento no domínio da eficiência energética dos navios e apoiar os investimentos em tecnologias e infraestruturas inovadoras que visem descarbonizar o transporte marítimo, incluindo o transporte marítimo de curta distância e os portos, e a utilização de combustíveis sustentáveis. O fundo deve ser criado para o período de 2021 a 2030 e deve ser financiado a partir das receitas do RCLE. Por conseguinte, a relatora considera que a criação do fundo para o setor marítimo é elementar, não só para ter um impacto real na redução das emissões, mas também para a concretização de tecnologias de emissões nulas.

Eficiência energética

A relatora toma nota do objetivo fixado pela OMI de reduzir as emissões de CO₂ por atividade de transporte em, pelo menos, 40 % até 2030. A UE deve dar o exemplo através da transposição deste objetivo indispensável para o direito da UE, assegurando assim que todos os navios que fazem escala nos portos da União contribuam de forma equitativa para o cumprimento da estratégia inicial da OMI, permitindo às empresas a flexibilidade suficiente para decidirem sobre as medidas operacionais ou tecnológicas que desejem implementar.

Portos com emissões nulas

A relatora vê um enorme potencial na eletricidade em terra e nos portos com emissões nulas. Se os navios atracados fossem obrigados a desligar os motores e a ligarem-se à rede terrestre de eletricidade ou a utilizar outras fontes de energia com efeito equivalente, esta medida proporcionaria benefícios imediatos para a saúde dos cidadãos que vivem nas zonas portuárias. Por conseguinte, a relatora insta a Comissão a desenvolver medidas neste sentido, ou seja, a fixar objetivos para os Estados-Membros, tendo em vista o abastecimento de eletricidade a partir da rede terrestre.

Carga transportada e transparência dos dados

A relatora congratula-se com o facto de a Comissão ter incluído elementos de transparência na proposta de MRV. No entanto, a relatora considera que, contrariamente ao proposto pela Comissão, a informação sobre o parâmetro «carga transportada» deve continuar a ser obrigatória. Este requisito é importante porque permite verificar realmente a eficiência de uma viagem e calcular a pegada de carbono das mercadorias transportadas. Esta medida garantirá a todas as partes interessadas a equidade de tratamento e a igualdade das condições de concorrência.

⁷ Ver o considerando 14 do atual Regulamento MRV.

Alargamento do âmbito de aplicação a todos os gases com efeito de estufa

A relatora gostaria de ver o âmbito de aplicação alargado a todos os gases com efeito de estufa, e não apenas ao CO₂. Em particular, as emissões de metano têm um enorme impacto nas alterações climáticas, uma vez que o potencial de gases com efeito de estufa do metano é de 87 comparativamente ao do CO₂. ao longo de um período de 20 anos, pelo que é necessária uma regulamentação mais rigorosa.

29.5.2020

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2015/757 a fim de ter devidamente em conta o sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Relatora de parecer: Magdalena Adamowicz

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

O objetivo da proposta da Comissão é alterar o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo, para ter devidamente em conta o novo sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios estabelecido pela Organização Marítima Internacional (OMI). As alterações propostas são ajustamentos técnicos relacionados com as definições e com os parâmetros, os planos e os modelos de monitorização.

A relatora de parecer saúda o facto de a Comissão tencionar utilizar a presente proposta para simplificar e reduzir os procedimentos administrativos das companhias de transportes marítimos e das administrações, preservando, simultaneamente, os objetivos do Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação.

A relatora propõe que a Comissão reveja o funcionamento do Regulamento (UE) 2015/757, tendo em conta a experiência adicional adquirida durante a aplicação desse regulamento e do sistema global de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios, estabelecido pela Organização Marítima Internacional (OMI), a fim de assegurar uma maior compatibilidade entre os dois sistemas e reduzir os requisitos duplos de apresentação de informações.

ALTERAÇÕES

RR\1211013ADPT.docx

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A Resolução do Parlamento Europeu, de *fevereiro* de 2014, sobre *um quadro para as políticas de clima e de energia em 2030 instou a Comissão e os Estados-Membros a fixarem uma meta vinculativa de 40 % de redução das emissões de gases com efeito de estufa na União para 2030, comparativamente aos níveis de 1990*. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.

Alteração

(3) A resolução do Parlamento Europeu, de *15 de janeiro* de 2020, sobre o *Pacto Ecológico Europeu apelava a um aumento da meta da UE prevista para 2030, no que respeita à redução interna das emissões de gases com efeito de estufa, para 55 %, em comparação com os níveis de 1990 e sublinhava a necessidade de uma ação imediata e ambiciosa, com vista a alcançar a neutralidade climática o mais rapidamente possível e, o mais tardar, em 2050*. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Nas suas Conclusões de 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta vinculativa para a União de, pelo menos, 40 % de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no

Alteração

(4) Nas suas Conclusões de 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta vinculativa para a União de, pelo menos, 40 % de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no

setor dos transportes, e solicitou à Comissão que continuasse a estudar instrumentos e medidas para uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, incluindo para a promoção da redução de emissões, das fontes de energia renováveis e da eficiência energética nos transportes.

setor dos transportes, e solicitou à Comissão que continuasse a estudar instrumentos e medidas para uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, incluindo para a promoção da redução de emissões, das fontes de energia renováveis e da eficiência energética nos transportes. ***Em 12 de dezembro de 2019, o Conselho Europeu publicou as suas conclusões, que aprovam o objetivo mais ambicioso de alcançar uma União com impacto neutro no clima até 2050, em conformidade com os objetivos do Acordo de Paris.***

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) É necessária uma abordagem holística para a descarbonização com êxito do setor dos transportes marítimos. As reduções necessárias das emissões de carbono poderiam ser obtidas através do incentivo à utilização de combustíveis alternativos, sistemas de propulsão alternativos e novas medidas destinadas a melhorar e a reforçar a eficiência energética dos navios. Para obter os ganhos mais sustentáveis tanto para o ambiente como para os proprietários de navios e os portos, as novas propostas legislativas devem ter em conta as diferentes iniciativas e a partilha de boas práticas já implantadas pelo setor à luz do princípio da neutralidade tecnológica.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 6

Texto da Comissão

Alteração

(6) Em abril de 2015, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo²⁰ («Regulamento MRV da UE»), que foi complementado em 2016 por dois regulamentos delegados²¹ e dois regulamentos de execução²². O objetivo do Regulamento MRV da UE consiste em recolher dados sobre as emissões dos transportes marítimos tendo em vista a elaboração de novas políticas e incentivar a redução das emissões mediante a disponibilização de informações sobre a eficiência dos navios aos mercados pertinentes. O Regulamento MRV da UE obriga as companhias a monitorizar, comunicar e verificar, numa base anual, de 2018 em diante, o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a eficiência energética dos seus navios nas viagens de e para os portos do Espaço Económico Europeu (EEE). É igualmente aplicável às emissões de CO₂ no interior dos portos do EEE. ***Os primeiros relatórios sobre as emissões devem ser apresentados até 30 de abril de 2019.***

²⁰Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva

(6) Em abril de 2015, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo²⁰ («Regulamento MRV da UE»), que foi complementado em 2016 por dois regulamentos delegados²¹ e dois regulamentos de execução²². O objetivo do Regulamento MRV da UE consiste em recolher dados sobre as emissões dos transportes marítimos tendo em vista a elaboração de novas políticas e incentivar a redução das emissões mediante a disponibilização de informações sobre a eficiência dos navios aos mercados pertinentes ***e promover a adoção de novas tecnologias.*** O Regulamento MRV da UE obriga as companhias a monitorizar, comunicar e verificar, numa base anual, de 2018 em diante, o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e a eficiência energética dos seus navios nas viagens de e para os portos do Espaço Económico Europeu (EEE). É igualmente aplicável às emissões de CO₂ no interior dos portos do EEE. ***O Regulamento MRV da UE foi adotado como uma primeira etapa da integração das emissões do transporte marítimo no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (RCLE), para que o setor dos transportes marítimos dê um contributo justo para os objetivos de redução da União. Esse processo de integração deve basear-se numa avaliação de impacto, tendo em conta que há que garantir a competitividade internacional dos navios que arvoram pavilhão da UE.***

²⁰Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva

2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

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

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

2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

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

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

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) Na resolução de 15 de janeiro de 2020 sobre o Pacto Ecológico Europeu, o Parlamento apelava ao investimento na investigação no domínio da descarbonização do transporte marítimo. Uma parte das receitas geradas pela integração das emissões do transporte marítimo no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (RCLE) deve poder ser investida na investigação de tecnologias e infraestruturas inovadoras destinadas a descarbonizar o transporte marítimo e a permitir a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis e de tecnologias de propulsão sem emissões.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

Alteração

(8) Ao abrigo do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015, na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC)²³, a União e os seus Estados-Membros assumiram um objetivo de redução a nível de toda a economia. Estão em curso esforços para limitar as emissões dos transportes marítimos internacionais, promovidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), os quais deverão ser incentivados. A OMI adotou²⁴, em outubro de 2016, um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustíveis dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»).

(8) Ao abrigo do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015, na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC)²³, a União e os seus Estados-Membros assumiram um objetivo de redução a nível de toda a economia. Estão em curso esforços para limitar as emissões dos transportes marítimos internacionais, promovidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), os quais deverão ser incentivados. A OMI adotou²⁴, em outubro de 2016, um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustíveis dos navios («sistema mundial de recolha de dados da OMI»). ***A OMI adotou também, em 13 de abril de 2018, uma estratégia***

inicial para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios, procurando limitar o mais rapidamente possível o aumento dessas emissões e reduzi-las em pelo menos 50% até 2050, em comparação com 2008. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros e os membros associados da OMI comprometeram-se a reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos transportes marítimos em pelo menos 40%, em média, em todos os transportes marítimos internacionais até 2030, e a prosseguir os esforços para alcançar uma redução de 70% até 2050.

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

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

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

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

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 9

Texto da Comissão

(9) Tendo em conta a coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão estudou, em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento MRV da UE, o modo como poderia alinhar os dois sistemas para reduzir os encargos administrativos para os navios, preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.

Alteração

(9) Tendo em conta a coexistência destes dois sistemas de monitorização, comunicação e verificação, a Comissão estudou, em conformidade com o artigo 22.º do Regulamento MRV da UE, o modo como poderia alinhar os dois sistemas para reduzir os encargos administrativos para os navios, ***em especial os que são propriedade de PME,*** preservando simultaneamente os objetivos do referido regulamento.

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por ambos os sistemas. Para o efeito, **o parâmetro** «toneladas de porte bruto» **deverá ser obrigatoriamente comunicado, ao passo que a** «carga transportada» **deverá ser mantida, mas como parâmetro de monitorização voluntária.** A referência ao «tempo passado no mar» deverá ser substituída pela definição de «horas a navegar» estabelecida no sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por fim, o cálculo da «distância percorrida» deverá basear-se no sistema mundial de recolha de dados da OMI²⁵, a fim de reduzir os encargos administrativos.

²⁵Resolução MEPC 282 (70) da OMI.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração 10

Alteração

(12) Deverão ser tidas em conta as disposições do sistema mundial de recolha de dados da OMI relativas aos dados a monitorizar e comunicar anualmente, de modo a assegurar a recolha simplificada de dados relativos às atividades dos navios abrangidas por ambos os sistemas. Para o efeito, **os parâmetros** «toneladas de porte bruto» **e** «carga transportada» **deverão ser obrigatoriamente comunicados.** A referência ao «tempo passado no mar» deverá ser substituída pela definição de «horas a navegar» estabelecida no sistema mundial de recolha de dados da OMI. Por fim, o cálculo da «distância percorrida» deverá basear-se no sistema mundial de recolha de dados da OMI²⁵, a fim de reduzir os encargos administrativos.

²⁵Resolução MEPC 282 (70) da OMI.

Alteração

(14-A) A Comissão deveria rever o funcionamento do Regulamento (UE) 2015/757, tendo em conta a experiência adicional adquirida durante a aplicação desse regulamento e do sistema global de recolha de dados da OMI, de molde a assegurar uma maior compatibilidade entre os dois sistemas e eliminar os requisitos duplos de apresentação de informações.

Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) O êxito da transição para um transporte marítimo sem emissões exige uma abordagem integrada e um ambiente propício para estimular a inovação, tanto a bordo dos navios como nos portos. A Comissão deverá avaliar a pertinência das normas portuárias de emissões zero, dos combustíveis alternativos sustentáveis e das tecnologias de propulsão com emissões zero e os meios para alcançar esses objetivos deverão ser aplicados o mais rapidamente possível contando com a participação das partes interessadas e dos órgãos do poder local relevantes. Os Estados-Membros devem ser incentivados a acelerar a criação de portos sem emissões, para melhorar a saúde de todos os cidadãos que vivem em zonas portuárias e em zonas costeiras.

Alteração 11

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea a)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 9 – n.º 1 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

f) Carga transportada (***monitorização a título voluntário***);

f) Carga transportada;

Alteração 12

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Sempre que ocorra uma mudança de companhia, a companhia anterior deve apresentar à Comissão e às autoridades do

2. Sempre que ocorra uma mudança de companhia, a companhia anterior deve apresentar à Comissão e às autoridades do

Estado de bandeira em causa, tão próximo quanto possível do dia de conclusão desse processo de mudança e o mais tardar três meses após essa data, um relatório que abranja os mesmos elementos que o relatório sobre as emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade.

Estado de bandeira em causa, tão próximo quanto possível do dia de conclusão desse processo de mudança e o mais tardar três meses após essa data, um relatório que abranja os mesmos elementos que o relatório sobre as emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade. ***A nova companhia deve assegurar que cada navio cumpre os requisitos do presente regulamento a contar do dia de conclusão do processo de mudança.»***

Alteração 13

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea b-A) (nova)

Regulamento (UE) 2015/757

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

Texto da Comissão

Alteração

b-A) À alínea a) do n.º 3 é aditado um novo ponto:

xi-A) Carga transportada;

Alteração 14

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6-A) (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 21 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A) Ao artigo 21.º, é aditado o seguinte número (novo):

«6-A. A Agência Europeia da Segurança Marítima procede a verificações estatísticas suplementares dos dados apresentados nos termos do artigo 11.º, n.º 1, para garantir a coerência dos dados fornecidos, em consonância com o seu

Alteração 15

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6-B) (novo)

Regulamento (UE) 2015/757

Artigo 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-B) É aditado o seguinte artigo:

Artigo 22-A

A Comissão continua a avaliar o funcionamento do Regulamento (UE) 2015/757, mediante avaliações de impacto periódicas, tendo em conta a experiência adicional adquirida durante a aplicação do referido regulamento e do sistema global de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios estabelecido pela OMI, para, por um lado, garantir a máxima compatibilidade entre os dois sistemas e eliminar a duplicação dos requisitos de comunicação e, por outro, avaliar a eficácia das soluções de racionalização do setor e intervir, sempre que necessário, para garantir a competitividade do setor marítimo da UE. Caso se chegue a acordo sobre um sistema global de recolha de dados mais ambicioso da OMI, a Comissão procederá à revisão do Regulamento MRV da UE para o alinhar com o sistema global de recolha de dados da OMI.

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios
Referências	COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 11.2.2019
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 11.2.2019
Relator(a) de parecer Data de designação	Magdalena Adamowicz 29.7.2019
Exame em comissão	19.2.2020
Data de aprovação	28.5.2020
Resultado da votação final	+ : 32 - : 12 0 : 5
Deputados presentes no momento da votação final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Suplentes presentes no momento da votação final	Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Robert Roos

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

32	+
ECR	Kosma Zlotowski
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

	-
ECR	Peter Lundgren, Robert Roos, Roberts Zīle
GUE/NGL	Clare Daly, Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier
NI	Dorien Rookmaker
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

5	0
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo#

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

Título	Sistema mundial de recolha de dados sobre o consumo de combustível dos navios
Referências	COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)
Data de apresentação ao PE	4.2.2019
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 11.2.2019
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ITRE TRAN 11.2.2019 11.2.2019
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	ITRE 25.9.2019
Relatores Data de designação	Jutta Paulus 24.7.2019
Exame em comissão	6.7.2020
Data de aprovação	7.7.2020
Resultado da votação final	+: 62 –: 3 0: 13
Deputados presentes no momento da votação final	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Miriam Dalli, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Fiocchi, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Frédérique Ries, Maria Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Günther Sidl, Linea Søggaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Suplentes presentes no momento da votação final	Catherine Chabaud, Norbert Lins, Vincenzo Sofo, Maria Spyraiki, Inese Vaidere, Lucia Vuolo
Data de entrega	29.7.2020

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

62	+
GUE/NGL	Malin BJÖRK, Anja HAZEKAMP, Petros KOKKALIS, Silvia MODIG, Mick WALLACE
NI	Eleonora EVI
PPE	Bartosz ARŁUKOWICZ, Traian BĂSESCU, Nathalie COLIN-OESTERLÉ, Christian DOLESCHAL, Agnès EVREN, Adam JARUBAS, Ewa KOPACZ, Esther de LANGE, Peter LIESE, Norbert LINS, Fulvio MARTUSCIELLO, Liudas MAŽYLIS, Dolores MONTSERRAT, Dan-Ștefan MOTREANU, Stanislav POLČÁK, Jessica POLFJÄRD, Maria SPYRAKI, Edina TÓTH, Inese VAIDERE, Pernille WEISS, Michal WIEZIK
RENEW	Pascal CANFIN, Catherine CHABAUD, Fredrick FEDERLEY, Andreas GLÜCK, Martin HOJSÍK, Jan HUITEMA, Frédérique RIES, María Soraya RODRÍGUEZ RAMOS, Nicolae ȘTEFĂNUȚĂ, Linea SØGAARD-LIDELL, Véronique TRILLET-LENOIR
S&D	Nikos ANDROULAKIS, Marek Paweł BALT, Monika BEŇOVÁ, Simona BONAFÈ, Delara BURKHARDT, Sara CERDAS, Tudor CIUHODARU, Miriam DALLI, Jytte GUTELAND, Javi LÓPEZ, César LUENA, Alessandra MORETTI, Sándor RÓNAI, Günther SIDL, Petar VITANOV, Tiemo WÖLKEN
VERTS/ALE	Margrete AUKEN, Bas EICKHOUT, Pär HOLMGREN, Yannick JADOT, Tilly METZ, Ville NIINISTÖ, Grace O'SULLIVAN, Jutta PAULU

3	-
ECR	Rob ROOKEN
ID	Teuvo HAKKARAINEN, Sylvia LIMMER

13	0
ID	Simona BALDASSARRE, Aurelia BEIGNEUX, Catherine GRISET, Joëlle MÉLIN, Silvia SARDONE, Vincenzo SOFO, Lucia VUOLO
ECR	Sergio BERLATO, Pietro FIOCCHI, Joanna KOPCIŃSKA, Ryszard Antoni LEGUTKO, Alexandr VONDRA, Anna ZALEWSKA

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções