

Alteração 167

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Paweł Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrouturou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Kathleen Van Brempt, Nikos Androulakis

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Considerando 4***Texto da Comissão*

(4) A fim de produzir efeitos em todas as atividades do setor do transporte marítimo, é conveniente que o presente regulamento abranja uma parte das viagens entre um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e um porto sob a jurisdição de um país terceiro. O presente regulamento deverá, por conseguinte, aplicar-se a metade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, a metade da energia utilizada por um navio que viaje de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e que chegue a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, à totalidade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro, e à energia utilizada no porto de um Estado-Membro. A cobertura de uma parte da energia utilizada por um navio nos trajetos de entrada e de saída

Alteração

(4) A fim de produzir efeitos em todas as atividades do setor do transporte marítimo, é conveniente que o presente regulamento abranja uma parte das viagens entre um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e um porto sob a jurisdição de um país terceiro. O presente regulamento deverá, por conseguinte, aplicar-se a metade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, a metade da energia utilizada por um navio que viaje de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e que chegue a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, à totalidade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro, e à energia utilizada no porto de um Estado-Membro. A cobertura de uma parte da energia utilizada por um navio nos trajetos de entrada e de saída

entre a União e os países terceiros assegura a eficácia do presente regulamento, nomeadamente graças ao aumento do impacto positivo desse quadro regulamentar em termos ambientais.

Simultaneamente, esse quadro limita o risco de escalas evasivas e de deslocalização das atividades de transbordo fora da União. A fim de assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo, condições equitativas entre os operadores de transporte marítimo e entre os portos, e de evitar distorções no mercado interno, todas as viagens com chegada a ou partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros, bem como a permanência de navios nesses portos, deverão ser abrangidas pelas regras uniformes previstas no presente regulamento.

entre a União e os países terceiros assegura a eficácia do presente regulamento, nomeadamente graças ao aumento do impacto positivo desse quadro regulamentar em termos ambientais. **Este quadro deve limitar** o risco de escalas evasivas e de deslocalização das atividades de transbordo fora da União. A fim de assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo, condições equitativas entre os operadores de transporte marítimo e entre os portos, e de evitar distorções no mercado interno, todas as viagens com chegada a ou partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros, bem como a permanência de navios nesses portos, deverão ser abrangidas pelas regras uniformes previstas no presente regulamento. **A partir de 1 de janeiro de 2027, o presente regulamento deve abranger a totalidade da energia utilizada em viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro, prevendo simultaneamente derrogações em relação a metade da energia utilizada por navios que realizem viagens com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e partida de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, e metade da energia utilizada por navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro em condições rigorosas, em especial se um país terceiro dispuser de um mecanismo de fixação de preços do carbono em vigor, ou tiver estabelecido, através de um acordo bilateral ou multilateral entre a União e um ou mais países terceiros, um mecanismo de fixação de preços do carbono ligado ao CELE, nos termos do artigo 25.º da Diretiva 2003/87/CE, para limitar e reduzir as emissões para um nível pelo menos equivalente ao CELE, ou seja, um mecanismo vinculativo para limitar, reduzir e fixar o preço das emissões de**

gases com efeito de estufa do transporte marítimo, resultando numa redução equivalente, no mínimo, ao caso em que 100 % dessas emissões seriam abrangidas pelo CELE ou um país terceiro é um país menos desenvolvido ou um pequeno Estado insular em desenvolvimento com um PIB per capita que não iguale nem exceda a média da União e inclua essas emissões no seu contributo determinado a nível nacional ao abrigo do Acordo de Paris. A Comissão deve criar um sistema de monitorização que avalie especificamente a fuga de carbono e de empresas, bem como as potenciais práticas de evasão, e deve elaborar uma lista de potenciais atividades empresariais que não se inserem no âmbito das atividades comerciais significativas realizadas em escalas portuárias em países terceiros vizinhos. Caso, no âmbito desse sistema, sejam comunicadas fugas significativas de carbono e de empresas, bem como práticas de evasão, a Comissão deve propor medidas para dar resposta a esses problemas.

Or. en

Alteração 168

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Catherine Chabaud, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Pawel Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrouturou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Valérie Hayer, Emma Wiesner, Frédérique Ries, Max Orville, Olivier Chastel, Salima Yenbou, Kathleen Van Brempt

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

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

(7) A fim de limitar os encargos administrativos, em especial para os pequenos operadores, o presente regulamento não deverá aplicar-se aos navios de madeira de construção primitiva, aos navios sem propulsão mecânica, devendo incidir sobre os navios de arqueação bruta superior a 5 000. Embora estes últimos representem apenas cerca de 55 % de todos os navios que fazem escala nos portos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, são responsáveis por 90 % das emissões de dióxido de carbono (CO₂) provenientes do setor marítimo.

Alteração

(7) A fim de limitar os encargos administrativos, em especial para os pequenos operadores, o presente regulamento não deverá aplicar-se aos navios de madeira de construção primitiva, aos navios sem propulsão mecânica, devendo, ***nos primeiros anos de aplicação***, incidir sobre os navios de arqueação bruta superior a 5 000. Embora estes últimos representem apenas cerca de 55 % de todos os navios que fazem escala nos portos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, são responsáveis por 90 % das emissões de dióxido de carbono (CO₂) provenientes do setor marítimo. ***A fim de aumentar a eficácia ambiental das medidas da União e evitar a concorrência desleal e os incentivos à evasão, o âmbito de aplicação do presente regulamento deve ser alterado de modo a abranger navios com arqueação bruta igual ou superior a 400 toneladas a partir de 1 de janeiro de 2027.***

Or. en

AM\1264950PT.docx

PE737.646v01-00

PT

Unida na diversidade

PT

Alteração 169

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Catherine Chabaud, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Pawel Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrouturou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Christophe Grudler, Fabienne Keller, Ilana Cicurel, Marie-Pierre Vedrenne, Stéphanie Yon-Courtin, Olivier Chastel, Salima Yenbou, Max Orville, Nikos Androulakis, Frédérique Ries

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Considerando 11-A (novo)***Texto da Comissão**Alteração*

(11-A) A fim de incentivar o desenvolvimento precoce do mercado e a implantação das tecnologias de combustíveis mais sustentáveis e inovadoras com potencial de crescimento para satisfazer necessidades futuras, é necessário um incentivo específico para os combustíveis renováveis de origem não biológica. Esta família de combustíveis tem um elevado potencial para introduzir as energias renováveis no cabaz de combustíveis marítimos de porão. Tendo em conta os custos de produção significativamente mais elevados para os combustíveis renováveis de origem não biológica a curto e médio prazo, é importante assegurar um grau de procura que apoie o investimento nesta família de combustíveis. O presente regulamento introduz uma combinação de medidas para assegurar o apoio à adoção de combustíveis renováveis de origem não biológica sustentáveis. Essas incluem a)

um multiplicador até 2035 para recompensar as empresas que decidam optar por estes combustíveis, apesar do seu preço relativamente elevado, e b) a partir de 2030, uma percentagem mínima fixa de combustíveis renováveis de origem não biológica no cabaz energético dos combustíveis que aumenta em 2035. De molde a facilitar o cumprimento da percentagem mínima de combustíveis renováveis de origem não biológica, devem aplicar-se medidas de flexibilidade em conformidade com os artigos 17.º e 18.º do presente regulamento. As empresas podem, através de acordos contratuais, responsabilizar os fornecedores de combustível pelos custos de conformidade ao abrigo do presente regulamento, se os combustíveis renováveis de origem não biológica não forem entregues de acordo com as condições acordadas.

Or. en

Alteração 170

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Paweł Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larroustourou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Kathleen Van Brempt, Nikos Androulakis

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Artigo 2 – parágrafo 1 – alínea c)***Texto da Comissão*

c) a metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, se o último porto ou o próximo porto de escala estiver sob jurisdição de um país terceiro.

Alteração

c) a metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, se o último porto ou o próximo porto de escala estiver sob jurisdição de um país terceiro **até 31 de dezembro de 2026. A totalidade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, se o último porto ou o próximo porto de escala estiver sob jurisdição de um país terceiro a partir de 1 de janeiro de 2027, sujeito às derrogações estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1-B (novo).**

Or. en

Justificação

Refletir o âmbito da posição do Parlamento sobre o CELE.

Alteração 171

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Catherine Chabaud, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Pawel Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrousurou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Valérie Hayer, Emma Wiesner, Frédérique Ries, Max Orville, Salima Yenbou, Kathleen Van Brempt

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)***Texto da Comissão**Alteração*

A partir de 1 de janeiro de 2027, o presente regulamento é aplicável a todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400. Até essa data, a Comissão terá procedido a uma avaliação da igualdade das condições de concorrência para todos os navios e da prevenção de eventuais efeitos adversos indesejados nas emissões de gases com efeito de estufa resultantes da eventual substituição de navios de arqueação bruta igual ou superior a 5 000 por vários navios de arqueação bruta inferior a esse limiar, na ausência de uma redução do limiar. Se for caso disso, a Comissão faz acompanhar essa avaliação de uma proposta legislativa de alteração do presente regulamento.

Or. en

Justificação

Refletir o âmbito da posição do Parlamento sobre o CELE.

Alteração 172

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Paweł Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrouturou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Kathleen Van Brempt, Nikos Androulakis

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Artigo 2 – parágrafo 1-B (novo)***Texto da Comissão**Alteração*

A Comissão deve colaborar com países terceiros com o objetivo de estabelecer acordos bilaterais ou multilaterais sobre ações e medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura mundial em 1,5 °C acima dos níveis pré-industriais e com o Acordo de Paris. A Comissão informa o Parlamento Europeu e o Conselho de quaisquer desenvolvimentos a este respeito.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, introduzindo uma redução proporcionada do âmbito de aplicação das medidas da União e mantendo no âmbito do presente regulamento a metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, se o último porto ou o próximo porto de escala estiver sob jurisdição de um país terceiro,

sempre que:

a) um país terceiro possuir um mecanismo de fixação de preços do carbono para limitar e reduzir as emissões que seja, pelo menos, equivalente ao do CELE;

b) tiver sido criado – através dum acordo bilateral ou multilateral entre a União e um ou mais países terceiros – um mecanismo de fixação de preços do carbono para limitar e reduzir as emissões que seja, pelo menos, equivalente ao do CELE, tendo sido decidido associá-lo ao CELE nos termos do artigo 25.º; ou

c) um país terceiro for um país menos desenvolvido ou um pequeno Estado insular em desenvolvimento cujo PIB per capita não seja igual ou superior à média da União e inclua as emissões ao abrigo dos seus contributos determinados a nível nacional no âmbito do Acordo de Paris.

Or. en

Alteração 173

Tiemo Wölken, Jutta Paulus, Catherine Chabaud, Rasmus Andresen, Bernd Lange, Birgit Sippel, Caroline Roose, Christel Schaldemose, Ciarán Cuffe, Damien Carême, Erik Marquardt, Francisco Guerreiro, Grace O'Sullivan, Michael Bloss, Pär Holmgren, Jakop G. Dalunde, Martin Häusling, Hannah Neumann, Ignazio Corrao, Irena Joveva, Jens Geier, Karen Melchior, Karima Delli, Karsten Lucke, Manuela Ripa, Marek Pawel Balt, Maria Arena, Marianne Vind, Marie Toussaint, Martin Hojsík, Matthias Ecke, Michal Šimečka, Michal Wiezik, Monika Beňová, Mounir Satouri, Pascal Durand, Petra Kammerevert, Piernicola Pedicini, Pierre Larrouturou, René Repasi, Robert Hajšel, Rosa D'Amato, Sandro Gozi, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel, Yannick Jadot, Christophe Grudler, Fabienne Keller, Ilana Cicurel, Marie-Pierre Vedrenne, Stéphanie Yon-Courtin, Olivier Chastel, Salima Yenbou, Pierre Karleskind

Relatório

A9-0233/2022

Jörgen Warborn

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos)
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Proposta de regulamento**Artigo 4-A (novo)***Texto da Comissão**Alteração***Artigo 4.º-A**

Utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica

A partir de 1 de janeiro de 2035, pelo menos 6 % da energia média anual utilizada a bordo de um navio deve ser oriunda de combustíveis renováveis de origem não biológica conformes com o artigo 9.º, n.º 1, alínea b).

Or. en

Justificação

A fim de incentivar o desenvolvimento precoce do mercado e a implantação das tecnologias de combustíveis mais sustentáveis com potencial de crescimento para satisfazer necessidades futuras, é necessário um incentivo específico para os combustíveis renováveis de origem não biológica. As medidas propostas pela Comissão TRAN são apoiadas, nomeadamente: a) um multiplicador até 2035 para recompensar as empresas que decidam optar por estes combustíveis, apesar do seu preço relativamente elevado, e b) a partir de 2030, uma percentagem mínima fixa de combustíveis renováveis de origem não biológica no cabaz energético dos combustíveis.

Para reforçar a segurança do investimento, deve ser introduzida uma percentagem mínima para 2035.