



**A9-0233/2022**

4.10.2022

**\*\*\*I**

## **RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Jörgen Warborn

Relatores de parecer das comissões associadas nos termos do artigo 57.º do Regimento:  
Tiemo Wölken, Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar  
Rasmus Andresen, Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

### ***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

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	97
ANEXO: LISTA DE ENTIDADES OU PESSOAS SINGULARES DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS .....	100
PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR.....	102
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA .	210
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO .....	327
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO .....	328



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE  
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))**

**(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2021)0562),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0333/2021),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pelo Senado irlandês, no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 8 de dezembro de 2021<sup>1</sup>,
  - Após consulta ao Comité das Regiões,
  - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0233/2022),
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 a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

---

<sup>1</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

## Alteração 1

### Proposta de regulamento Considerando 1

#### *Texto da Comissão*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. ***O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE.*** 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia. O mercado do transporte marítimo está sujeito a uma forte concorrência entre os agentes económicos na União e fora dela, para os quais é indispensável criar condições de concorrência equitativas. A estabilidade e a prosperidade do mercado do transporte marítimo e dos seus agentes económicos assentam num quadro político claro e harmonizado, em que os operadores de transportes marítimos, os portos e outros intervenientes no setor possam operar dentro do respeito da igualdade de oportunidades. Se ocorrerem distorções do mercado, essas distorções são suscetíveis de colocar os operadores de navios ou os portos em desvantagem em relação aos seus concorrentes no setor do transporte marítimo ou noutros setores dos transportes. Por sua vez, tal poderá traduzir-se numa perda de competitividade do setor do transporte marítimo e numa perda de conectividade para os cidadãos e as empresas.

#### *Alteração*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia. O mercado do transporte marítimo está sujeito a uma forte concorrência entre os agentes económicos na União e fora dela, para os quais é indispensável criar condições de concorrência equitativas ***a nível global.*** A estabilidade e a prosperidade do mercado do transporte marítimo e dos seus agentes económicos assentam num quadro político claro e harmonizado, em que os operadores de transportes marítimos, os portos e outros intervenientes no setor possam operar dentro do respeito da igualdade de oportunidades. Se ocorrerem distorções do mercado, essas distorções são suscetíveis de colocar os operadores de navios ou os portos em desvantagem em relação aos seus concorrentes no setor do transporte marítimo ou noutros setores dos transportes. Por sua vez, tal poderá traduzir-se numa perda de competitividade do setor do transporte marítimo, ***numa perda de emprego*** e numa perda de conectividade para os cidadãos e as empresas.

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) O setor marítimo emprega 2 milhões de europeus e contribui com 149 mil milhões de EUR para a economia. Por cada milhão de euros gerados no setor dos transportes marítimos, são gerados 1,8 milhões de EUR noutros setores da economia da UE<sup>1-A</sup>.***

---

***1-A Relatório da Associação de Armadores da Comunidade Europeia, intitulado «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (O valor económico do transporte marítimo da UE), 2020.***

## Alteração 3

### Proposta de regulamento Considerando 1-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-B) O transporte marítimo é o modo de transporte que mais respeita o ambiente, com emissões de gases com efeito de estufa significativamente inferiores por tonelada de mercadorias transportadas, em comparação com outros modos de transporte<sup>1-A</sup>. O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE. Prevê-se que as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo aumentem se não forem tomadas novas medidas. Todos os setores da economia têm de contribuir para uma redução rápida das emissões de GEE com vista a alcançar emissões***

*líquidas nulas de GEE até 2050, o mais tardar, tal como consagrado no Regulamento (UE) 2021/1119. É, portanto, essencial que a União estabeleça um caminho ambicioso para a rápida transição ecológica do setor marítimo, o que contribuiria igualmente para manter e promover o reforço da sua liderança global nas tecnologias, serviços e soluções ecológicas, bem como para continuar a estimular a criação de emprego e a transformação das cadeias de valor conexas, mantendo a competitividade.*

---

*1-A Estudo da Agência Europeia do Ambiente, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/ra-il-and-waterborne-transport>*

#### Alteração 4

##### Proposta de regulamento Considerando 2

###### *Texto da Comissão*

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>19</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>20</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. São, pois, necessários vários instrumentos políticos complementares para *incentivar* a

###### *Alteração*

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, *o mais tardar*, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>[1]</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>[2]</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. São, pois, necessários vários instrumentos políticos



utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos produzidos de forma sustentável no setor dos transportes marítimos. O desenvolvimento imprescindível e a implantação de tecnologias **têm de ocorrer** até 2030, a fim de preparar uma transição muito mais célere após essa data.

complementares para **promover e acelerar uma produção em grande escala e a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos produzidos de forma sustentável no setor dos transportes marítimos, respeitando em simultâneo o princípio da neutralidade tecnológica.** O desenvolvimento imprescindível e a implantação de tecnologias **devem ser apoiados o mais rapidamente possível e estar em curso** até 2030, a fim de preparar uma transição muito mais célere após essa data. **É ainda fundamental fomentar a inovação e apoiar a investigação relacionada com inovações emergentes e futuras, como os combustíveis alternativos emergentes, a conceção ecológica, os materiais de base biológica e a propulsão eólica e de assistência eólica.**

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(2-A) É provável que o GNL desempenhe um papel transitório no transporte marítimo, permitindo uma transição gradual para alternativas de emissões nulas, especialmente nos casos em que não existe atualmente uma tecnologia de grupo motopropulsor sem emissões economicamente viável. A Comunicação sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente aponta para que os navios de mar sem emissões estejam prontos para o mercado até 2030. A conversão da frota deverá ocorrer gradualmente, devido ao longo período de vida dos navios. Os combustíveis para transportes, como o***

*GNL, necessitam cada vez mais de ser descarbonizados através da mistura com biometano liquefeito (bioGNL) ou combustíveis gasosos sintéticos (gasolina sintética), renováveis e hipocarbónicos, por exemplo.*

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 3

#### *Texto da Comissão*

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis e hipocarbónicos e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte marítimo da UE no que respeita aos combustíveis navais, que representam uma parte substancial dos custos dos operadores de navios. As disparidades entre os requisitos de combustível nos Estados-Membros da União podem afetar significativamente o desempenho económico dos operadores de navios e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. Devido à natureza internacional do transporte marítimo, os operadores de navios podem facilmente abastecer-se em países terceiros e transportar grandes quantidades de combustível. Esta situação pode conduzir a fugas de carbono e a efeitos prejudiciais para a competitividade do setor se a disponibilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos marítimos sob jurisdição de um Estado-Membro não for acompanhada da adoção de requisitos relativos à sua utilização, aplicáveis a todos os operadores de navios à chegada e à partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros. O presente regulamento deve estabelecer medidas que assegurem que a penetração dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no mercado dos

#### *Alteração*

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis e hipocarbónicos e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte marítimo da UE no que respeita aos combustíveis navais, que representam uma parte substancial dos custos dos operadores de navios, ***normalmente entre 35 % e 53 % dos preços do transporte marítimo de mercadorias. As medidas políticas devem, por conseguinte, ser eficazes em termos de custos e ter por objetivo gerar a maior descarbonização possível ao menor custo possível.*** As disparidades entre os requisitos de combustível nos Estados-Membros da União podem afetar significativamente o desempenho económico dos operadores de navios e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. Devido à natureza internacional do transporte marítimo, os operadores de navios podem facilmente abastecer-se em países terceiros e transportar grandes quantidades de combustível, ***o que pode também contribuir para o risco de perda de competitividade dos portos da União em relação aos portos de países terceiros.*** Esta situação pode conduzir a fugas de carbono e a efeitos prejudiciais para a competitividade do setor se a disponibilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos

combustíveis navais se processe em condições de concorrência leal no mercado dos transportes marítimos da UE.

marítimos sob jurisdição de um Estado-Membro não for acompanhada da adoção de requisitos relativos à sua utilização, aplicáveis a todos os operadores de navios à chegada e à partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros. O presente regulamento deve estabelecer medidas que assegurem que a penetração dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no mercado dos combustíveis navais se processe em condições de concorrência leal no mercado dos transportes marítimos da UE, *proporcionando aos operadores marítimos a possibilidade de escolherem uma opção de custos de redução mais económica. A disponibilidade de tal opção é crucial para garantir a competitividade das indústrias de transporte marítimo europeias e a pertinência das rotas logísticas que ligam os portos europeus ao comércio mundial.*

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(3-A) O setor marítimo caracteriza-se por uma concorrência internacional feroz. As diferenças importantes nos encargos regulamentares entre os Estados de pavilhão exacerbaram práticas indesejadas, como a mudança de pavilhão dos navios. A natureza intrinsecamente global do setor realça a importância de uma abordagem neutra no que se refere ao pavilhão e de um ambiente regulamentar favorável, o que constitui uma condição prévia para atrair novo investimento e salvaguardar a competitividade dos portos, armadores e operadores europeus.*

## Alteração 8

## 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 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

#### *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. ***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 Comissão deve***

no presente regulamento.

*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.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-A) Uma vez que o presente regulamento imporá custos de conformidade adicionais ao setor, importa tomar medidas compensatórias que impeçam o aumento do nível total do encargo regulamentar. Antes da aplicação do presente regulamento, a Comissão deve, por conseguinte, apresentar propostas que compensem a carga regulamentar introduzida pelo presente regulamento através da revisão ou da revogação de disposições de outros atos legislativos da União que geram encargos regulamentares no setor marítimo.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-B) A fim de assegurar o necessário grau de certeza jurídica e de investimento,*

*o presente regulamento deve ser estreitamente alinhado e coerente com o Regulamento XXXX-XXX (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos), a Diretiva 2003/87/CE (Diretiva CELE), a Diretiva XXXX-XXX (Diretiva Energias Renováveis) e a Diretiva 2003/96/CE (Diretiva Tributação da Energia). Esse alinhamento deve resultar num quadro legislativo coerente para o setor do transporte marítimo, que contribua para aumentar significativamente a produção de combustíveis alternativos sustentáveis, assegure a implantação das infraestruturas necessárias e incentive a utilização destes combustíveis numa percentagem cada vez maior de navios. Para garantir a coerência global com os objetivos da União em matéria de clima, competitividade e crescimento económico sustentável, os impactos climáticos e económicos globais, combinados e cumulativos desses atos legislativos devem ser avaliados de forma abrangente e contínua.*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 4-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-C) À obrigação de os portos fornecerem energia elétrica em terra deve corresponder uma obrigação de os navios se ligarem a essas infraestruturas de carregamento concebidas para fornecer energia quando se encontram atracados, a fim de garantir a eficácia da infraestrutura e evitar ativos irrecuperáveis. Além disso, devem ser envidados esforços para reduzir os custos associados à tarifação em terra, isentando definitivamente da tributação a eletricidade fornecida às embarcações portuárias através de alterações à Diretiva*

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) Com o aumento dos custos de transporte para os navios não conformes com o disposto no presente regulamento, é necessário fazer face ao risco de comportamentos evasivos e de contornamento das disposições do presente regulamento, em especial no segmento do transporte regular de contentores. As escalas portuárias para portos situados nas proximidades da União, a fim de limitar os custos de conformidade com o presente regulamento, não só diminuiriam os benefícios ambientais esperados e comprometeriam significativamente os objetivos prosseguidos pelo presente regulamento, como também poderiam conduzir a emissões adicionais devido à distância adicional percorrida para evitar a aplicação do presente regulamento. Por conseguinte, é adequado excluir do conceito de porto de escala determinadas escalas em portos de países terceiros. Essa exclusão deverá visar os portos situados nas proximidades da União onde o risco de evasão é maior. Um limite de 300 milhas marítimas constitui uma resposta proporcionada a esse risco, compensando o encargo adicional e o risco de evasão. Além disso, a exclusão do conceito de porto de escala deverá visar apenas os porta-contentores e os portos cuja atividade principal seja o transbordo de contentores. Para esses transportes, o risco de evasão consiste também na transferência da plataforma portuária para portos fora da União, o que agrava os efeitos da evasão. Por este motivo, e na*

*ausência de um regime obrigatório da OMI para a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos em viagens internacionais a nível mundial com um nível de ambição semelhante ao dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, as paragens de porta-contentores num porto vizinho de transbordo de contentores não deverão ser consideradas escalas em portos de escala na aceção do presente regulamento. Para garantir que a medida é proporcional aos objetivos visados e garante a igualdade de tratamento, importa ter em conta as medidas adotadas em países terceiros que produzam um efeito equivalente ao do presente regulamento.*

### **Alteração 13**

#### **Proposta de regulamento Considerando 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-B) A fim de ter em conta a situação específica das regiões insulares, tal como sublinhado no artigo 174.º do Tratado, e a necessidade de preservar a conectividade das ilhas e regiões periféricas com as regiões centrais da União, deverão ser autorizadas isenções temporárias para viagens efetuadas por navios de passageiros que não sejam navios de cruzeiro entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e um porto de escala sob jurisdição do mesmo Estado-Membro situado numa ilha com menos de 100 000 residentes permanentes.*

### **Alteração 14**

#### **Proposta de regulamento Considerando 5-C (novo)**



*(5-C) Tendo em conta as características especiais das regiões ultraperiféricas da União, nomeadamente o seu afastamento e insularidade, bem como os condicionalismos a que estão sujeitas, deve ser dada especial atenção à preservação da sua acessibilidade e da sua capacidade de ligação eficaz através do transporte marítimo. Por conseguinte, apenas metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala situado numa região ultraperiférica deverá ser incluída no âmbito de aplicação do presente regulamento. Pela mesma razão, deverão ser autorizadas isenções temporárias para viagens entre um porto de escala situado numa região ultraperiférica e outro porto de escala situado numa região ultraperiférica, bem como para a energia utilizada durante a sua estada no porto de escala das regiões ultraperiféricas correspondentes.*

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento Considerando 5-D (novo)**

*(5-D) A fim de assegurar condições de concorrência equitativas para os navios, nomeadamente os construídos para operar em águas cobertas de gelo quando navegam de ou para portos dos Estados-Membros ou entre portos dos Estados-Membros, devem ser tidas em conta informações específicas relativas à classe de gelo de um navio e à sua navegação no gelo no cálculo das reduções das emissões de gases com efeito de estufa por navio, bem como nos dados monitorizados e comunicados com base no Regulamento*

## Alteração 16

### Proposta de regulamento

#### Considerando 6

##### *Texto da Comissão*

(6) A organização ou pessoa responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a companhia de navegação, definida como o armador ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e as responsabilidades que sobre ele recaem por força do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. Esta definição baseia-se na definição de «companhia» constante do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> e está em consonância com o sistema mundial de recolha de dados estabelecido em 2016 pela Organização Marítima Internacional (OMI). Em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, a companhia de navegação pode, por meio de um acordo contratual, responsabilizar a entidade diretamente responsável pelas decisões que afetam a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, proveniente da energia utilizada pelo navio, pelos custos de conformidade nos termos do presente regulamento. Esta entidade seria normalmente a entidade responsável pela escolha do combustível, do itinerário e da velocidade do navio.

##### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

---

<sup>21</sup> 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).

## Alteração 17

### 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 (CO<sub>2</sub>) 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, 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 (CO<sub>2</sub>) provenientes do setor marítimo.

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 7-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(7-A) A fim de assegurar a continuidade da eficácia do presente regulamento, a Comissão deverá acompanhar o seu funcionamento, realizando avaliações de impacto relativas ao limiar da arqueação bruta e aos tipos de navios abrangidos pelo presente regulamento. A Comissão deverá, em especial, decidir se existem razões significativas para incluir navios de menor dimensão e outros tipos de***

*navios no âmbito de aplicação do presente regulamento. A Comissão deve, em particular, ter em conta considerações como a disponibilidade de dados pertinentes, a potencial redução das emissões de gases com efeito de estufa e a eficácia de um alargamento do âmbito em termos de impacto climático, a dimensão dos encargos administrativos, bem como as suas consequências financeiras e sociais.*

## **Alteração 19**

### **Proposta de regulamento Considerando 9**

#### *Texto da Comissão*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ou os objetivos em matéria de intensidade de carbono da atividade promovam melhorias na eficiência energética, não são adequados para permitir uma transição significativa para combustíveis renováveis e hipocarbónicos a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à implantação de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade.

#### *Alteração*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ou os objetivos em matéria de intensidade de carbono da atividade promovam melhorias na eficiência energética, não são adequados para permitir uma transição significativa para combustíveis renováveis e hipocarbónicos a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à implantação de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade. ***Essa abordagem deve ser aplicada de uma forma baseada em objetivos, tecnologicamente neutra e eficaz em termos de custos.***

## **Alteração 20**

### **Proposta de regulamento Considerando 10**

#### *Texto da Comissão*

(10) A intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais

#### *Alteração*

(10) A intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais

renováveis e hipocarbónicos deve basear-se em objetivos e respeitar o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, sem prescrever a utilização de qualquer combustível ou tecnologia específica.

renováveis e hipocarbónicos deve basear-se em objetivos e respeitar o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites ***ambiciosos, consonantes com o objetivo do Acordo de Paris***, para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, sem prescrever a utilização de qualquer combustível ou tecnologia específica.

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) Deve ser criado um Fundo para os Oceanos, canalizando, para o setor marítimo, as receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão marítimas no âmbito do RCLE. Os fundos disponibilizados ao abrigo do Fundo para os Oceanos devem ser utilizados para apoiar projetos e investimentos relacionados com a melhoria da eficiência energética dos navios e portos, com tecnologias e infraestruturas inovadoras para a descarbonização do transporte marítimo, com a produção e implantação de combustíveis alternativos sustentáveis e com o desenvolvimento de tecnologias de propulsão sem emissões.***

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 11

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos

(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos

com elevado potencial de sustentabilidade, maturidade comercial, inovação e crescimento para satisfazer as necessidades futuras. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos sustentáveis a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental. Para o efeito, devem ser elegíveis os combustíveis marítimos sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, partes A e B, da Diretiva (UE) 2018/2001, bem como os combustíveis marítimos sintéticos. Em especial, os combustíveis navais sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, uma vez que são, atualmente, a tecnologia mais madura do ponto de vista comercial para descarbonizar o transporte marítimo já a curto prazo.

*e tecnologias de propulsão* com elevado potencial de sustentabilidade, maturidade comercial, inovação e crescimento para satisfazer as necessidades futuras. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos sustentáveis a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental. Para o efeito, devem ser elegíveis os combustíveis marítimos sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, partes A e B, da Diretiva (UE) 2018/2001, bem como os combustíveis marítimos sintéticos. Em especial, os combustíveis navais sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, uma vez que são, atualmente, a tecnologia mais madura do ponto de vista comercial para descarbonizar o transporte marítimo já a curto prazo.

## Alteração 23

### 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 nessa 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. Estas 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. 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.*

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento Considerando 13**

#### *Texto da Comissão*

(13) No entanto, esta abordagem deve ser mais rigorosa para o setor marítimo. O setor marítimo regista atualmente níveis irrisórios de procura de biocombustíveis, biolíquidos e de combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, sendo mais de 99 % dos combustíveis navais atualmente utilizados

#### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

de origem fóssil. Por conseguinte, a não elegibilidade dos combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras ao abrigo do presente regulamento minimiza também qualquer risco de abrandamento da descarbonização do setor dos transportes, que, de outro modo, poderia resultar da transferência de biocombustíveis à base de culturas do setor rodoviário para o setor marítimo. É essencial minimizar essa transferência, uma vez que o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor dos transportes mais poluente e o transporte marítimo utiliza atualmente predominantemente combustíveis fósseis. É, portanto, adequado evitar promover uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, promovendo a sua utilização ao abrigo do presente regulamento. Assim, as emissões adicionais de gases com efeito de estufa e a perda de biodiversidade causadas por todos os tipos de combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras exigem que se considere que estes combustíveis têm os mesmos fatores de emissão que a solução menos favorável.

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento Considerando 14**

#### *Texto da Comissão*

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo que facilite o planeamento e o investimento de todas as partes interessadas. Um quadro regulamentar claro e estável a longo prazo facilitará o

#### *Alteração*

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo, ***bem como a longa vida útil média dos navios, que normalmente varia entre 25 e 30 anos,*** exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo que facilite o planeamento e o



desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo e incentivará o investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios até 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos.

investimento de todas as partes interessadas. Um quadro regulamentar claro e estável a longo prazo facilitará o desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo e incentivará o investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios, ***tanto durante a navegação como quando se encontram atracados***, até 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos. ***A fim de garantir a segurança jurídica e deixar tempo suficiente ao setor para o planeamento e a preparação a longo prazo, bem como para evitar o risco de ativos irrecuperáveis, as eventuais futuras propostas de alteração do presente regulamento devem ser limitadas no seu âmbito de aplicação e devem evitar alterar significativamente os requisitos.***

## Alteração 26

### Proposta de regulamento Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis. A utilização de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade, deve também refletir-se na metodologia.

#### *Alteração*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis. A utilização de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou ***solar, produzida a bordo, ou*** a eletricidade ***fornecida aos navios atracados***, deve também refletir-se

na metodologia.

## Alteração 27

### Proposta de regulamento Considerando 16

#### *Texto da Comissão*

(16) A fim de proporcionar uma imagem mais completa do desempenho ambiental das várias fontes de energia, o desempenho dos combustíveis em termos de GEE deve ser avaliado numa base adequada, tendo em conta os impactos da produção, transporte, distribuição e utilização de energia a bordo. O objetivo é incentivar tecnologias e modos de produção que proporcionem uma menor pegada de gases com efeito de estufa e benefícios reais em comparação com os combustíveis convencionais existentes.

#### *Alteração*

(16) A fim de proporcionar uma imagem mais completa do desempenho ambiental das várias fontes de energia, o desempenho dos combustíveis em termos de GEE deve ser avaliado numa base adequada, tendo em conta os impactos da produção, transporte, distribuição e utilização de energia a bordo, ***justificando a pegada das várias fases do ciclo de vida dos combustíveis***. O objetivo é incentivar tecnologias e modos de produção que proporcionem uma menor pegada de gases com efeito de estufa e benefícios reais em comparação com os combustíveis convencionais existentes.

## Alteração 28

### Proposta de regulamento Considerando 17

#### *Texto da Comissão*

(17) O desempenho dos combustíveis navais ***renováveis e hipocarbónicos*** numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser estabelecido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abranjam as emissões «do poço ao depósito» (well-to-tank) e o total das emissões provenientes da combustão a bordo do navio e respetivas fugas potenciais (tank-to-wake, «do depósito à esteira»). ***No entanto, o desempenho dos combustíveis fósseis só deve ser avaliado utilizando fatores de emissão por defeito, tal como previsto no presente***

#### *Alteração*

(17) O desempenho dos combustíveis navais numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser estabelecido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abranjam as emissões «do poço ao depósito» (well-to-tank) e o total das emissões provenientes da combustão a bordo do navio e respetivas fugas potenciais (tank-to-wake, «do depósito à esteira»).

*regulamento.*

## Alteração 29

### Proposta de regulamento Considerando 21

#### *Texto da Comissão*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply - OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais limpo, disponível para os navios atracados, tendo em conta **a crescente quota** de energias renováveis no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos – AFID), a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. **Devem, consequentemente**, ser estabelecidas regras específicas para impor a utilização **a** de alimentação elétrica em terra pelos navios mais poluentes.

#### *Alteração*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply – OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios **atracados** e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo **no posto de acostagem**. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais limpo, disponível para os navios atracados, tendo em conta **as percentagens crescentes** de energias renováveis **e de fontes de energia isentas de combustíveis fósseis** no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos – AFID), a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. **A fim de assegurar que a poluição atmosférica no posto de acostagem é reduzida e que a infraestrutura de alimentação elétrica em terra é economicamente viável e proporciona um retorno do investimento, devem** ser estabelecidas regras específicas para impor a utilização de alimentação elétrica em terra pelos navios mais poluentes **em situações em que essa utilização possa efetivamente reduzir as emissões a um custo razoável.**

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Considerando 22

*Texto da Comissão*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos. Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

*Alteração*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias ***de emissões nulas*** poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos. Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, ***em termos de poluição do ar e redução das emissões de GEE***, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

### **Alteração 31**

#### **Proposta de regulamento Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) Devem também ser previstas exceções à utilização da alimentação elétrica em terra por uma série de razões objetivas, certificadas pela entidade gestora do porto de escala e limitadas a escalas não programadas em portos, por razões de segurança ou de salvação no mar, para estadas de curta duração de navios atracados inferiores a duas horas, uma vez que este é o tempo mínimo necessário para a ligação, e para a utilização da geração de energia a bordo em situações de emergência.

*Alteração*

(23) Devem também ser previstas exceções à utilização da alimentação elétrica em terra por uma série de razões objetivas, certificadas pela entidade gestora do porto de escala, ***pelo operador do terminal ou pela autoridade competente, em função do modelo de governação dos portos nos diferentes Estados-Membros. Essas exceções devem ser*** limitadas a escalas não programadas em portos, por razões de segurança ou de salvação no mar, para estadas de curta duração de navios atracados inferiores a duas horas, uma vez que este é o tempo mínimo necessário para a ligação, e para a utilização da geração de energia a bordo em situações de emergência. ***Caso seja impossível fornecer energia suficiente em terra devido à fraca capacidade da rede local ligada ao porto, tal não deve ser considerado uma falha por parte do porto, nem do armador ou do operador do navio, em cumprir os requisitos do presente regulamento, desde que a capacidade insuficiente da rede local seja devidamente confirmada pelo gestor da rede aos verificadores.***

## Alteração 32

### Proposta de regulamento Considerando 24

#### *Texto da Comissão*

(24) As exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra deverão ser limitadas depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. A partir de 2035, os operadores de navios deverão planejar cuidadosamente as suas escalas para garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala e nas escalas nos portos com equipamento incompatível.

#### *Alteração*

(24) As exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra deverão ser limitadas depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. ***A fim de assegurar a plena interoperabilidade, os portos devem equipar os seus cais – e os armadores os seus navios – com instalações elétricas que cumpram as normas aplicáveis.*** A partir de 2035, os operadores de navios deverão planejar cuidadosamente as suas escalas ***nos portos da RTE-T abrangidos pelo Regulamento XXXX-XXX (Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos)*** para garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala e nas escalas nos portos com equipamento incompatível. ***A fim de limitar o risco de ativos irrecuperáveis, a incompatibilidade entre a infraestrutura de alimentação elétrica a bordo e nos postos de acostagem e os desfasamentos entre a procura e a oferta de combustíveis alternativos, devem ser organizadas reuniões de consulta frequentes entre as***

*partes interessadas pertinentes, com vista a debater e a tomar decisões sobre requisitos e planos futuros.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-A) Os objetivos para a alimentação elétrica em terra estabelecidos no Regulamento XXXX-XXX (Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos) têm em conta os tipos de navios servidos e os respetivos volumes de tráfego dos portos marítimos. O requisito de os navios se ligarem à alimentação elétrica em terra quando atracados não deve aplicar-se aos navios que façam escala em portos fora do âmbito do requisito da alimentação elétrica em terra previsto no referido regulamento, a menos que o porto tenha esse tipo de alimentação elétrica instalado e o disponibilize no posto de acostagem. Caso um navio faça escala num porto não pertencente à RTE-T que disponha de alimentação elétrica em terra, o navio deverá ligar-se à referida alimentação quando atracado.*

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-B) Mesmo que a alimentação elétrica em terra seja um instrumento importante para reduzir as emissões locais de poluentes atmosféricos, o seu potencial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa depende integralmente do cabaz energético alimentado através dos*

*cabos. Para alcançar plenamente o potencial climático e ambiental da alimentação elétrica em terra, os Estados-Membros devem aumentar a capacidade e a conectividade das redes elétricas e continuar a reduzir a intensidade de emissão dos gases com efeito de estufa dos seus cabazes energéticos e fornecer aos portos eletricidade viável, planificável e produzida sem combustíveis fósseis.*

### **Alteração 35**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-C) A aplicação do presente regulamento deve ter em devida conta os diferentes modelos de governação dos portos em toda a União, em especial no que respeita à responsabilidade pela emissão de um certificado que isente um navio da obrigação de ligação à alimentação elétrica em terra.*

### **Alteração 36**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-D) A coordenação entre os portos e os operadores de navios é crucial para assegurar a fluidez dos procedimentos de alimentação elétrica em terra nos portos. Os operadores de navios devem informar os portos em que fazem escala da sua intenção de se ligarem à rede de alimentação elétrica terrestre, bem como da quantidade de eletricidade de que necessitam durante uma determinada escala, particularmente quando esta quantidade exceda as necessidades*

*estimadas para esta categoria de navios.*

### **Alteração 37**

#### **Proposta de regulamento Considerando 25**

##### *Texto da Comissão*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores e as autoridades marítimas.

##### *Alteração*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido **e transparente** de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores e as autoridades marítimas.

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento Considerando 26**

##### *Texto da Comissão*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo **ou a presença de** tecnologias de assistência eólica, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no

##### *Alteração*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo **e as especificações técnicas das** tecnologias de assistência eólica **ou de qualquer fonte de energia alternativa presente a bordo**, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de



presente regulamento. À semelhança do que acontece com o Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador.

emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no presente regulamento. À semelhança do que acontece com o Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador.

## Alteração 39

### Proposta de regulamento Considerando 27

#### *Texto da Comissão*

(27) A certificação dos combustíveis *é essencial* para a consecução dos objetivos do presente regulamento e para garantir a integridade ambiental dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que se prevê venham a ser implantados no setor marítimo. Essa certificação deve ser efetuada por meio de um procedimento transparente e não discriminatório. A fim de facilitar a certificação e limitar os encargos administrativos, a certificação dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado deve basear-se nas regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2018/2001. Esta abordagem de certificação deve aplicar-se igualmente ao abastecimento de combustíveis fora da União, combustíveis esses que devem ser considerados combustíveis importados, de forma análoga à prevista na Diretiva (UE) 2018/2001. Se as companhias pretenderem afastar-se dos valores por defeito previstos

#### *Alteração*

(27) A certificação *e monitorização sólidas* dos combustíveis *são essenciais* para a consecução dos objetivos do presente regulamento e para garantir a integridade ambiental dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que se prevê venham a ser implantados no setor marítimo. Essa certificação deve ser efetuada por meio de um procedimento transparente e não discriminatório. A fim de facilitar a certificação e limitar os encargos administrativos, a certificação dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado deve basear-se nas regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2018/2001. Esta abordagem de certificação deve aplicar-se igualmente ao abastecimento de combustíveis fora da União, combustíveis esses que devem ser considerados combustíveis importados, de forma análoga à prevista na Diretiva (UE) 2018/2001. Se as companhias pretenderem

nessa diretiva ou neste novo quadro, tal só deverá ser viável quando os valores puderem ser certificados por um dos regimes voluntários reconhecidos ao abrigo da Diretiva (UE) 2018/2001 (para os valores «well-to-tank», do poço ao depósito) ou por meio de **ensaios laboratoriais ou** medições diretas das emissões («tank-to-wake», do depósito à esteira).

afastar-se dos valores por defeito previstos nessa diretiva ou neste novo quadro, tal só deverá ser viável quando os valores puderem ser certificados por um dos regimes voluntários reconhecidos ao abrigo da Diretiva (UE) 2018/2001 (para os valores «well-to-tank», do poço ao depósito) ou por meio de medições diretas das emissões («tank-to-wake», do depósito à esteira).

## **Alteração 40**

### **Proposta de regulamento Considerando 27-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(27-A) A fiabilidade e exatidão das informações relativas às características dos combustíveis são essenciais para a aplicação do presente regulamento. Os fornecedores de combustíveis que comprovadamente tenham fornecido informações enganosas ou inexatas sobre a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa dos combustíveis que fornecem devem ser sujeitos a sanções. Os fornecedores de combustíveis que tenham prestado repetidamente informações falsas ou enganosas devem ser incluídos na lista negra dos sistemas de certificação estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001 (Diretiva Energias Renováveis). Nesses casos, os combustíveis provenientes das suas instalações devem ser considerados como tendo o mesmo fator de emissão que o combustível fóssil menos favorável.***

## **Alteração 41**

### **Proposta de regulamento Considerando 28**

*Texto da Comissão*

(28) A verificação por verificadores acreditados deve garantir a exatidão e exaustividade da monitorização e comunicação de informações pelas companhias, bem como o cumprimento do presente regulamento. Por forma a garantir a imparcialidade, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação, estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008).

*Alteração*

(28) A verificação por verificadores acreditados deve garantir a exatidão e exaustividade da monitorização e comunicação de informações pelas companhias, bem como o cumprimento do presente regulamento. Por forma a garantir a imparcialidade *e a eficácia*, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados *e supervisionados* pelos organismos nacionais de acreditação, estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008).

## **Alteração 42**

### **Proposta de regulamento Considerando 31-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(31-A) As empresas e os fornecedores de combustíveis poderiam, através de acordos contratuais, assumir compromissos mútuos para produzir, fornecer e adquirir quantidades predeterminadas de alguns combustíveis. Essas disposições contratuais também devem abranger a questão da responsabilidade e estabelecer condições para a compensação financeira caso os combustíveis não estejam disponíveis como acordado.***

## Alteração 43

### Proposta de regulamento Considerando 36

#### *Texto da Comissão*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no preço médio da eletricidade na UE para os consumidores não domésticos, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento.

#### *Alteração*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no ***mais atual*** preço médio da eletricidade na UE para os consumidores não domésticos, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento.

## Alteração 44

### Proposta de regulamento Considerando 37

#### *Texto da Comissão*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser utilizadas para promover a ***distribuição e utilização*** de combustíveis ***renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo e ajudar os operadores marítimos a cumprir os seus objetivos climáticos e ambientais***. Para o efeito, estas receitas devem ser afetadas ao Fundo ***de Inovação*** referido no artigo 10.º-A,

#### *Alteração*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser ***afetadas ao setor marítimo e*** utilizadas para promover a ***sua descarbonização, incluindo o apoio ao desenvolvimento, produção e implantação*** de combustíveis ***alternativos, à infraestrutura para combustíveis alternativos e à infraestrutura de alimentação elétrica em terra, bem como às novas tecnologias inovadoras***. Para o

n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE.

efeito, estas receitas devem ser afetadas ao Fundo *para os Oceanos* referido no artigo 3.º-GAB da Diretiva 2003/87/CE.

## Alteração 45

### Proposta de regulamento Considerando 39

#### *Texto da Comissão*

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo jurisdicional, realizado em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

#### *Alteração*

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, ***à compilação das informações respeitantes*** ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo jurisdicional, realizado em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

## Alteração 46

### Proposta de regulamento Considerando 40

#### *Texto da Comissão*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento

#### *Alteração*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento

eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas ou dos critérios aplicáveis à sua utilização, ao estabelecimento das regras relativas à **realização dos ensaios laboratoriais** e às medições diretas das emissões, à adaptação do fator de sanção, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

## Alteração 47

### Proposta de regulamento Considerando 42

#### *Texto da Comissão*

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, é preferível adotar uma abordagem global para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, **suscetível de ser considerada** mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais

eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas ou dos critérios aplicáveis à sua utilização, ao estabelecimento das regras relativas à **certificação das emissões «well-to-tank» (do poço ao depósito) reais** e às medições diretas das emissões, à adaptação do fator de sanção, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

#### *Alteração*

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, é preferível adotar uma abordagem global para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, **uma vez que seria significativamente** mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais

vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas relevantes à OMI. Sempre que se obtenha um consenso sobre questões relevantes para o presente regulamento, a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar, *se for caso disso*, pelas regras internacionais.

vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas relevantes à OMI, *continuando os esforços da UE de promoção de objetivos ambiciosos de descarbonização marítima a nível internacional*. Sempre que se obtenha um consenso sobre questões relevantes para o presente regulamento, a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar pelas regras internacionais.

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de regulamento Considerando 42-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(42-A) Para assegurar condições equitativas a nível internacional e maximizar o impacto ambiental da legislação em matéria de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, a Comissão e os Estados Membros devem promover na OMI e noutras organizações internacionais sistemas robustos de acompanhamento e certificação de combustíveis renováveis.*

#### **Alteração 49**

##### **Proposta de regulamento Considerando 42-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(42-B) A Comissão deve assegurar a implantação e a disponibilidade de ferramentas para a colaboração e o intercâmbio de boas práticas no setor do*

*transporte marítimo, tal como definido nas orientações sobre legislar melhor<sup>1-A</sup>.*

---

*<sup>1-A</sup> Comissão Europeia, Bruxelas, documento de trabalho dos serviços da União, «Better Regulation Guidelines» (Orientações sobre legislar melhor), 3.11.2021, SWD(2021) 305 final.*

## **Alteração 50**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 43**

##### *Texto da Comissão*

(43) A utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e de fontes alternativas de energia pelos navios que chegam a portos sob jurisdição de um Estado-Membro em toda a União, ou que deles partem, não é um objetivo suficientemente alcançável pelos Estados-Membros sem correr o risco de criar entraves ao mercado interno e distorções da concorrência entre portos e entre operadores marítimos. Este objetivo pode ser mais bem logrado com a introdução de regras uniformes a nível da União, que criem incentivos económicos para que os operadores marítimos continuem a funcionar sem entraves, cumprindo simultaneamente as suas obrigações em matéria de utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. Por conseguinte, a União poderá adotar medidas de acordo 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 esse objetivo.

##### *Alteração*

(43) **O desenvolvimento e a** utilização **em larga escala** de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e de fontes alternativas de energia pelos navios que chegam a portos sob jurisdição de um Estado-Membro em toda a União, ou que deles partem, não é um objetivo suficientemente alcançável pelos Estados-Membros sem correr o risco de criar entraves ao mercado interno e distorções da concorrência entre portos e entre operadores marítimos. Este objetivo pode ser mais bem logrado com a introdução de regras uniformes a nível da União, que criem incentivos económicos para que os operadores marítimos continuem a funcionar sem entraves, cumprindo simultaneamente as suas obrigações em matéria de utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. Por conseguinte, a União poderá adotar medidas de acordo 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 esse objetivo.



## Alteração 51

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea a)

##### *Texto da Comissão*

a) **O** limite de intensidade da emissão de gases com efeito de estufa («GEE») da energia utilizada a bordo de um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta, e

##### *Alteração*

a) **Um** limite de intensidade da emissão de gases com efeito de estufa («GEE») da energia utilizada a bordo de um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta, e

## Alteração 52

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea b)

##### *Texto da Comissão*

b) **A** obrigação de utilizar a alimentação elétrica terrestre ou tecnologia de emissões nulas nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro,

##### *Alteração*

b) **Uma** obrigação de utilizar a alimentação elétrica terrestre ou tecnologia de emissões nulas nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro,

## Alteração 53

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 - subparágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

**a fim de** aumentar a utilização coerente de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas em toda a União, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego marítimo e evitando distorções no mercado interno.

##### *Alteração*

**O objetivo é** aumentar a utilização coerente de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas **no transporte marítimo** em toda a União **em linha com o objetivo de neutralidade climática da União, o mais tardar, até 2050, e com os objetivos do Acordo de Paris**, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego **marítimo, criando oportunidades de desenvolvimento do setor** marítimo e evitando distorções no mercado interno.

## **Alteração 54**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

O presente regulamento é aplicável a todos os navios de arqueação bruta superior a 5 000 toneladas, independentemente do seu pavilhão, no que respeita:

##### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

## **Alteração 55**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – alínea b)**

##### *Texto da Comissão*

b) à totalidade da energia utilizada nas viagens de um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro para um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, e

##### *Alteração*

b) à totalidade da energia utilizada nas viagens de um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro para um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro,

## **Alteração 56**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – alínea b-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*(b-A) a metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala situado numa região ultraperiférica sob jurisdição de um Estado-Membro, e*

## **Alteração 57**

### **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*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

**Alteração 58**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 2**

*Texto da Comissão*

O presente regulamento não é aplicável a navios de guerra, unidades auxiliares da Marinha, navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, **navios sem propulsão mecânica** ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.

*Alteração*

O presente regulamento não é aplicável a navios de guerra, unidades auxiliares da Marinha, navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.

**Alteração 59**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão deve adotar um ato de execução que estabeleça a lista de portos vizinhos de transbordo de contentores excluídos da definição de portos de escala de navios porta-contentores estabelecida no presente regulamento.***

***Posteriormente, pelo menos de dois em dois anos, a Comissão deve adotar atos de execução que atualizem a lista de portos vizinhos de transbordo de contentores excluídos da definição de portos de escala de navios porta-contentores estabelecida no presente regulamento.***

*Esses atos de execução devem enumerar os portos vizinhos de transbordo de contentores que se encontram fora da União, mas a menos de 300 milhas marítimas do território da União, sempre que a percentagem de transbordo de contentores, medida em unidades equivalentes a vinte pés, exceder 65 % do tráfego total de contentores desse porto durante o período de doze meses mais recente para o qual existem dados relevantes.*

*Para efeitos dessa lista, os contentores devem ser considerados transbordados quando forem descarregados de um navio para o porto com o único objetivo de os carregar para outro navio. Os portos situados num país terceiro que aplique efetivamente medidas tão ambiciosas como os requisitos estabelecidos no presente regulamento não devem ser incluídos.*

*Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.*

## **Alteração 60**

### **Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 2-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-B. Os Estados-Membros podem, no que diz respeito à energia utilizada nas viagens efetuadas por navios de passageiros, que não sejam navios de cruzeiro, entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e um porto de escala sob jurisdição do mesmo Estado-Membro situado numa ilha com menos de 100 000 residentes permanentes e à energia utilizada durante a sua estada num porto de escala da respetiva ilha, isentar rotas e portos específicos da aplicação das alíneas a) e b) do n.º 1. Os Estados-Membros devem comunicar essas**

*isenções à Comissão antes da sua entrada em vigor, que, por sua vez, as deve publicar no Jornal Oficial da União Europeia. Tais isenções não devem ser aplicáveis após 31 de dezembro de 2029.*

## **Alteração 61**

### **Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 2-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-C.** *Os Estados-Membros podem, no que diz respeito à energia utilizada em viagens entre dois portos de escala situados em regiões ultraperiféricas, bem como à energia utilizada durante a estadia nos respetivos portos de escala das regiões ultraperiféricas, isentar rotas e portos específicos da aplicação das alíneas a) e b-A) do n.º 1. Os Estados-Membros devem comunicar essas isenções à Comissão antes da sua entrada em vigor, que, por sua vez, as deve publicar no Jornal Oficial da União Europeia. Tais isenções não devem ser aplicáveis após 31 de dezembro de 2029. Nada impede os Estados-Membros, as suas regiões e territórios de decidirem não aplicar esta isenção ou de pôr termo a qualquer isenção que tenham concedido antes de 31 de dezembro de 2029.*

## **Alteração 62**

### **Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 2-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-D.** *Os Estados-Membros podem, no que diz respeito à energia utilizada em viagens efetuadas no âmbito de um contrato de serviço público ou em viagens efetuadas por navios sujeitos a obrigações*

*de serviço público em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, isentar rotas específicas da aplicação do n.º 1. Os Estados-Membros devem comunicar essas isenções à Comissão antes da sua entrada em vigor, que, por sua vez, as deve publicar no Jornal Oficial da União Europeia. Tais isenções não devem ser aplicáveis após 31 de dezembro de 2029.*

## **Alteração 63**

### **Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 2-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-E.** *A Comissão deve acompanhar continuamente o impacto do presente regulamento no desvio de carga, em especial através de portos de transbordo em países vizinhos. Caso identifique impactos negativos importantes nos portos da União, a Comissão deve apresentar propostas legislativas ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar o presente regulamento. Em especial, a Comissão deve analisar o impacto do presente regulamento nas regiões ultraperiféricas e nas ilhas e, se for caso disso, propor alterações ao âmbito de aplicação do presente regulamento.*

## **Alteração 64**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea h)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(h) «Fontes alternativas de energia», energia *eólica* renovável *ou solar* produzida a bordo ou eletricidade fornecida a partir de fontes de alimentação em terra;

(h) «Fontes alternativas de energia», energia renovável produzida a bordo ou eletricidade fornecida a partir de fontes de alimentação em terra;

## Alteração 65

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea h-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(h-A) «Propulsão eólica» ou «propulsão de assistência eólica», uma técnica de propulsão que contribui de forma primária ou auxiliar para a propulsão de qualquer tipo de navio recorrendo à energia eólica, que é explorada quando o navio está a navegar.***

## Alteração 66

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(i) «Porto de escala», um porto de ***escala na aceção do artigo 3.º, alínea b), do Regulamento (UE) 2015/757;***

(i) «Porto de escala», um porto ***onde os navios param para carregar ou descarregar uma parte substancial da sua carga ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, são excluídas as paragens destinadas exclusivamente a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio ou no seu equipamento, as paragens num porto devido à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, as transferências de navio a navio realizadas fora dos portos, as paragens destinadas exclusivamente a procurar abrigo contra condições meteorológicas adversas ou que sejam necessárias devido a atividades de busca e salvamento e as paragens de navios porta-contentores num porto vizinho de transbordo de contentores;***

## Alteração 67

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea m)**

*Texto da Comissão*

(m) «Navio atracado», um navio amarrado *na aceção do artigo 3.º, alínea n), do Regulamento (UE) 2015/757;*

*Alteração*

(m) «Navio atracado», um navio amarrado *com segurança no cais de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro enquanto se encontra a realizar operações de carga, descarga, embarque ou desembarque de passageiros ou em estada, incluindo o tempo em que não está a realizar essas operações;*

**Alteração 68**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea n)**

*Texto da Comissão*

(n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo;

*Alteração*

(n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo, *excluindo a energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente e excluindo a energia adicional utilizada por um navio das classes de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente devido à navegação em condições de gelo;*

**Alteração 69**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea q-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(q-A) «Classe de gelo», a classificação atribuída a um navio pelas autoridades*



*nacionais competentes do Estado de pavilhão, ou por uma organização reconhecida por esse Estado, atestando que o navio foi concebido para navegar em condições de gelo marinho;*

## **Alteração 70**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea q-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(q-B) «Navegação em condições de gelo», a navegação de um navio de classe de gelo numa zona marítima situada na orla do gelo.*

## **Alteração 71**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea q-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(q-C) «Orla do gelo», a demarcação, num dado momento, entre o mar alto e o gelo marinho de qualquer tipo, rápido ou derivante;*

## **Alteração 72**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea r)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações no lado do navio e no lado terra, *a alimentar diretamente* o quadro de distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações *fixas, flutuantes e móveis* no lado do navio e no lado terra, *que alimenta* o quadro de distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o

carregamento de baterias secundárias;

carregamento de baterias secundárias;

### **Alteração 73**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 3**

###### *Texto da Comissão*

— **-13 %** a partir de 1 de janeiro de 2035;

###### *Alteração*

— **-20 %** a partir de 1 de janeiro de 2035;

### **Alteração 74**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 4**

###### *Texto da Comissão*

— **-26 %** a partir de 1 de janeiro de 2040;

###### *Alteração*

— **-38 %** a partir de 1 de janeiro de 2040;

### **Alteração 75**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 5**

###### *Texto da Comissão*

— **-59 %** a partir de 1 de janeiro de 2045;

###### *Alteração*

— **-64 %** a partir de 1 de janeiro de 2045;

### **Alteração 76**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 6**

###### *Texto da Comissão*

— **-75 %** a partir de 1 de janeiro de 2050.

###### *Alteração*

— **-80 %** a partir de 1 de janeiro de 2050.

### **Alteração 77**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – parágrafo 2**

*Texto da Comissão*

[Asterisco: O valor de referência, **que** será **calculado** numa fase posterior do processo legislativo, corresponde à intensidade média dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e os valores por defeito estabelecidos no anexo I do mesmo regulamento.]

*Alteração*

[Asterisco: O valor de referência, **cujo cálculo** será **realizado** numa fase posterior do processo legislativo, corresponde à intensidade média dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios **da União** em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e os valores por defeito estabelecidos no anexo I do mesmo regulamento.]

**Alteração 78**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é calculada como a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia de acordo com a metodologia especificada no anexo I.

*Alteração*

3. A intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é calculada como a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia de acordo com a metodologia especificada no anexo I. ***Para os navios de classe de gelo, deve ser aplicado um fator de correção, equivalente à subtração do consumo de combustível mais elevado associado à navegação no gelo.***

**Alteração 79**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. Os valores por defeito estabelecidos no anexo II do presente***

*regulamento devem servir de base para o cálculo dos fatores de emissão. Se existirem valores reais verificados por meio de certificação ou de medições diretas das emissões, podem ser utilizados esses valores reais em alternativa.*

## **Alteração 80**

### **Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4**

#### *Texto da Comissão*

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ou do poço à esteira, relacionados com quaisquer novas fontes de energia **ou** a adaptar os fatores de emissão existentes para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou com a legislação da União no domínio da energia.

#### *Alteração*

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ou do poço à esteira, relacionados com quaisquer novas fontes de energia, a adaptar os fatores de emissão existentes para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou com a legislação da União no domínio da energia **e a assegurar que são tão representativos quanto possível das emissões reais ao longo de todas as fases do ciclo de vida dos combustíveis, em conformidade com os melhores conhecimentos científicos e técnicos disponíveis.**

## **Alteração 81**

### **Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4-A (novo)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**4-A. Devem ser organizadas consultas entre as entidades gestoras dos portos, os operadores de terminais, os armadores, os operadores de navios, os fornecedores de combustível e outras partes interessadas relevantes, a fim de assegurar a cooperação no que diz respeito ao**

*abastecimento de combustíveis alternativos planeado e implantado em portos individuais, bem como à procura esperada dos navios que fazem escala nesses portos.*

## **Alteração 82**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 4.º-A**

##### ***Utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica***

- 1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas, se necessário recorrendo ao mecanismo de troca de créditos estabelecido no Regulamento XXXX [Diretiva Energias Renováveis], para assegurar que os combustíveis renováveis de origem não biológica são disponibilizados nos portos situados no seu território.***
- 2. De 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2034, deve ser utilizado um multiplicador de «2» no denominador da equação (1) do anexo I para o cálculo da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo, a fim de recompensar as empresas pela utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica.***
- 3. A partir de 1 de janeiro de 2030, pelo menos 2 % 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).***
- 4. Até 31 de dezembro de 2034, o n.º 3 não será aplicável às companhias e respetivas filiais que explorem três navios ou menos abrangidos pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º, n.º 1.***

5. *Até 2028, o mais tardar, a Comissão deve avaliar a obrigação prevista no n.º 3, a fim de adaptar, se:*

- *existem preocupações sérias quanto à capacidade de produção, à disponibilidade ou ao preço dos combustíveis renováveis de origem não biológica, ou;*
- *existe uma redução substancial dos custos e uma disponibilidade geograficamente abrangente de combustíveis renováveis de origem não biológica, bem como a necessidade de aumentar o nível de subquotas para cumprir os objetivos climáticos da União.*

6. *A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º para estabelecer os critérios dessa avaliação e para ajustar as obrigações previstas no artigo 4.º-A, n.º 3, e no anexo V, caso a avaliação realizada em conformidade com o n.º 5 o considere necessário.*

## Alteração 83

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. A partir de 1 de janeiro de 2030, um navio atracado num porto de escala ***sob a jurisdição de um Estado-Membro*** deve ligar-se à alimentação elétrica em terra e utilizá-la para todas as necessidades ***energéticas*** enquanto estiver atracado.

#### *Alteração*

1. A partir de 1 de janeiro de 2030, um navio atracado num porto de escala ***abrangido pelo artigo 9.º do Regulamento XXXX-XXX (Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos)*** deve ligar-se à alimentação elétrica em terra e utilizá-la para todas as necessidades ***elétricas*** enquanto estiver atracado. ***Caso um porto não pertencente à RTE-T tenha instalado voluntariamente uma ligação à alimentação elétrica em terra, os navios que atraquem nesse porto que tenham equipamento a bordo compatível com essa ligação, devem ligar-se à alimentação elétrica em terra sempre que esta esteja***

*disponível no posto de acostagem.*

#### **Alteração 84**

##### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3 – alínea b)**

###### *Texto da Comissão*

(b) utilizem tecnologias de emissões nulas, conforme especificado no anexo III;

###### *Alteração*

(b) utilizem tecnologias de emissões nulas, conforme especificado no anexo III, ***desde que obtenham continuamente emissões equivalentes às reduções de emissões que seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra;***

#### **Alteração 85**

##### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3 – alínea d)**

###### *Texto da Comissão*

(d) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação num porto;

###### *Alteração*

(d) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação num porto, ***nomeadamente devido à falta (temporária) de capacidade de rede, incluindo durante picos (sazonais) de procura de energia por parte dos navios atracados;***

#### **Alteração 86**

##### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3 – alínea e)**

###### *Texto da Comissão*

(e) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre porque a instalação em terra no porto não é compatível com o equipamento de alimentação elétrica de terra disponível a bordo;

###### *Alteração*

(e) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre porque a instalação em terra no porto não é compatível com o equipamento de alimentação elétrica de terra disponível a bordo, ***desde que a instalação a bordo do navio para ligação***

*a terra seja certificada em conformidade com as normas especificadas no anexo II do Regulamento XXXX-XXX (Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos) para os sistemas de ligação a terra dos navios;*

## Alteração 87

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A. Os operadores de navios devem informar antecipadamente os portos onde fazem escala sobre a sua intenção de se ligar à alimentação elétrica em terra ou sobre a sua intenção de utilizar uma tecnologia de emissões nulas, tal como definido no anexo III do presente regulamento. Os operadores de navios também devem indicar, se for caso disso, a quantidade esperada de energia necessária durante essa escala e informar sobre o equipamento elétrico disponível a bordo.**

## Alteração 88

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas, ou os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias sejam **consideradas** equivalentes às tecnologias enumeradas nesse anexo à luz do progresso científico e técnico.

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas, ou **alterar** os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias **ou critérios de utilização** sejam **considerados** equivalentes **ou melhores do que as** tecnologias enumeradas nesse anexo à luz



do progresso científico e técnico.

## Alteração 89

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. A entidade gestora do porto de escala deve determinar se são aplicáveis as exceções previstas no n.º 3 e emitir ou indeferir a emissão do certificado em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo IV.

##### *Alteração*

5. A entidade gestora do porto de escala ***ou, se for caso disso, o operador do terminal ou a autoridade competente,*** deve determinar se são aplicáveis as exceções previstas no n.º 3 e emitir ou indeferir a emissão do certificado em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo IV.

## Alteração 90

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 6

##### *Texto da Comissão*

6. ***A partir de 1 de janeiro de 2035, as exceções enumeradas nas alíneas d) e e) do n.º 3 não podem ser aplicadas a um navio, no total, mais de cinco vezes durante um ano de informação. As escalas portuárias não são contabilizadas para efeitos do cumprimento desta disposição se a companhia demonstrar que não podia razoavelmente ter conhecimento de que o navio não está em condições de estabelecer a ligação pelos motivos referidos nas alíneas d) e e) do n.º 3.***

##### *Alteração*

***Suprimido***

## Alteração 91

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 7-A (novo)

**7-A. Devem ser organizadas consultas entre as entidades gestoras dos portos, os operadores de terminais, os armadores, os operadores de navios, os fornecedores de alimentação elétrica em terra, os gestores de rede e outras partes interessadas relevantes, a fim de assegurar a cooperação relativamente à infraestrutura de alimentação elétrica em terra planeada e implantada em portos individuais, bem como à procura esperada dos navios que fazem escala nesses portos.**

## Alteração 92

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 4

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar dados de monitorização, incluindo pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de forma transparente e exata, de modo a que o verificador possa determinar a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios.

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar dados de monitorização, incluindo pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, **bem como quaisquer outras informações necessárias ao cumprimento do presente regulamento**, de forma transparente e exata, de modo a que o verificador possa determinar a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios.

## Alteração 93

### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 3 – alínea e)

(e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando

(e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando

atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º;

atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º, ***bem como nos anexos I e III, respetivamente;***

#### **Alteração 94**

##### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3 – alínea k)**

###### *Texto da Comissão*

(k) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;

###### *Alteração*

(k) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos ***ou para identificar ou corrigir erros nos dados;***

#### **Alteração 95**

##### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3-A (novo)**

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

***3-A. Se a energia adicional necessária devido à classe de gelo do navio for excluída do cálculo da energia utilizada a bordo, o plano de monitorização deve também incluir:***

***(a) informação sobre a classe de gelo do navio;***

***(b) uma descrição do procedimento de monitorização da distância percorrida para toda a viagem; e ainda***

***(c) ao navegar em condições de gelo, a data e hora da navegação em condições de gelo, o consumo de combustível e a energia fornecida por fontes de energia de substituição ou por uma tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III para a navegação em condições de gelo.***

#### **Alteração 96**

## Proposta de regulamento

### Artigo 8 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As companhias verificam regularmente pelo menos uma vez por ano, se o plano de monitorização do navio reflete a natureza e o funcionamento do navio e se os dados nele incluídos podem ser melhorados.

#### *Alteração*

1. As companhias verificam regularmente pelo menos uma vez por ano, se o plano de monitorização do navio reflete a natureza e o funcionamento do navio e se os dados nele incluídos podem ser melhorados, ***corrigidos ou atualizados***.

## Alteração 97

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 2 – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

2. As companhias alteram o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:

#### *Alteração*

2. As companhias alteram o plano de monitorização ***sem demora injustificada*** se se verificar uma das seguintes situações:

## Alteração 98

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(e-A) Se os métodos para evitar lacunas nos dados e identificar erros nos dados forem considerados inadequados para garantir a solidez e a transparência dos dados.***

## Alteração 99

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. As companhias devem fornecer dados precisos e fiáveis sobre a intensidade

#### *Alteração*

2. As companhias devem fornecer dados precisos, ***completos*** e fiáveis sobre a

das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado, verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.os 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

intensidade das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado, verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.os 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

## Alteração 100

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira), desde que os valores reais sejam certificados por meio de **ensaios em laboratório ou** medições diretas das emissões. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização **dos ensaios laboratoriais e às** medições diretas das emissões.

#### *Alteração*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira), desde que os valores reais sejam certificados por meio de medições diretas das emissões **em conformidade com os sistemas existentes de certificação e verificação previstos na Diretiva (UE) 2018/2001 e na Diretiva (UE) XXXX/XXXX Diretiva Gás.** A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização **das** medições diretas das emissões.

## Alteração 101

### Proposta de regulamento Artigo 9-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

#### **Artigo 9.º-A**

#### ***Certificação de outros combustíveis***

**1. As companhias têm o direito de se**

*desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «do poço ao depósito» de todos os outros combustíveis, desde que os valores reais sejam estabelecidos por meio de certificação ou de medições diretas das emissões.*

*2. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «do depósito à esteira» de todos os outros combustíveis, desde que os valores reais sejam certificados por meio de medições diretas das emissões.*

*3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, para complementar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à certificação das emissões «do poço ao depósito» reais e as regras relativas à realização das medições diretas das emissões.*

## Alteração 102

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca exceder o início do período de informação.

#### *Alteração*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê, ***sem demora injustificada***, o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca exceder o início do período de informação.

## Alteração 103

### Proposta de regulamento

#### Artigo 10 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

##### *Alteração*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida **e sem demora injustificada**, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

## Alteração 104

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 2 – alínea d)

##### *Texto da Comissão*

(d) A utilização de fontes de alimentação elétrica em terra ou a existência de exceções certificadas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5.

##### *Alteração*

(d) A utilização de fontes de alimentação elétrica em terra ou a existência de exceções **enumeradas no artigo 5.º, n.º 3**, certificadas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5.

## Alteração 105

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 3 – alínea d)

##### *Texto da Comissão*

(d) Os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.

##### *Alteração*

(d) Os registos pertinentes do navio são completos, **transparentes** e coerentes.

## Alteração 106

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 12 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as quantidades, os tipos e os fatores relacionados com as emissões comunicadas da energia utilizada a bordo pelos navios com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem **detetados desvios significativos**, o verificador realiza novas análises.

*Alteração*

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as quantidades, os tipos e os fatores relacionados com as emissões comunicadas da energia utilizada a bordo pelos navios com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem **detetadas divergências significativas suscetíveis de comprometer a consecução dos objetivos do presente regulamento**, o verificador realiza novas análises.

**Alteração 107**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 13 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

*Alteração*

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008. **O organismo nacional de acreditação comunica regularmente à Comissão a lista dos verificadores acreditados, juntamente com todas as informações de contacto pertinentes.**

**Alteração 108**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 13 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**1-A. Os organismos nacionais de**



*acreditação devem certificar-se de que o verificador:*

*(a) Tem bons conhecimentos no domínio do transporte marítimo;*

*(b) Dispõe em permanência de pessoal técnico e de assistência em número suficiente e proporcional à quantidade de navios que verifica;*

*(c) Tem capacidade para afetar a cada local de trabalho, quando e conforme necessário, recursos materiais e humanos proporcionais às tarefas a desempenhar, em conformidade com as várias tarefas enumeradas no capítulo V do presente regulamento;*

## **Alteração 109**

### **Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-B. De modo a excluir potenciais conflitos de interesses, as receitas do verificador não podem depender substancialmente de uma única companhia.***

## **Alteração 110**

### **Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores ***e outras regras para garantir a independência e a imparcialidade dos verificadores***. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos

internacionalmente aceites.

princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

### Alteração 111

#### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 1 – alínea c)

##### *Texto da Comissão*

(c) A quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar;

##### *Alteração*

(c) A quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar, ***incluindo a quantidade de eletricidade retirada no posto de acostagem para fins de navegação;***

### Alteração 112

#### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 1 – alínea d)

##### *Texto da Comissão*

(d) Os fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira) para cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar, discriminados por emissões «well-to-tank» (do poço ao depósito), «tank-to-wake» (do depósito à esteira) e «fugitivas», abrangendo todos os gases com efeito de estufa relevantes;

##### *Alteração*

(d) Os fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira) para cada tipo de combustível, ***incluindo eletricidade retirada da alimentação elétrica terrestre,*** consumido no posto de acostagem e no mar, discriminados por emissões «well-to-tank» (do poço ao depósito), «tank-to-wake» (do depósito à esteira) e «fugitivas», abrangendo todos os gases com efeito de estufa relevantes;

### Alteração 113

#### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 1 – alínea e)

##### *Texto da Comissão*

(e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto

##### *Alteração*

(e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto

de acostagem e no mar.

de acostagem e no mar, **incluindo combustíveis, eletricidade e energia eólica e solar.**

## Alteração 114

### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**1-A. Se a energia adicional necessária devido à classe de gelo do navio for excluída da energia utilizada a bordo, o plano de monitorização deve também incluir:**

**(a) a classe de gelo do navio;**

**(b) a data e a hora da navegação em condições de gelo;**

**(c) a quantidade de cada tipo de combustível consumido ao navegar em condições de gelo;**

**(d) a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida ao navegar em condições de gelo;**

**(e) a distância percorrida ao navegar em condições de gelo;**

**(f) a distância percorrida durante a viagem;**

**(g) a quantidade de cada tipo de combustível consumido no mar; e**

**(h) a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida no mar.**

## Alteração 115

### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

2. As companhias devem registar

2. As companhias devem registar

**anualmente** as informações e os dados enumerados no n.º 1 de forma transparente, a fim de permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

**atempadamente** as informações e os dados enumerados no n.º 1 de forma transparente **e compilá-los anualmente**, a fim de permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

#### Alteração 116

##### Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(c-A) Compilar as informações prestadas nos termos do artigo 14.º, n.º 3, e apresentá-las à autoridade competente do Estado-Membro.**

#### Alteração 117

##### Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(d) Calcular o montante das sanções referidas no artigo 20.º, n.os 1 e 2.**

**Suprimido**

#### Alteração 118

##### Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A. Com base nas informações fornecidas pelo verificador, a autoridade competente do Estado-Membro deve calcular o montante das sanções referidas no artigo 20.º, n.os 1 e 2, devendo notificá-lo à companhia.**

#### Alteração 119

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 15 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. A autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo é:**

**(a) No caso de uma companhia de transporte marítimo registada num Estado-Membro, o Estado-Membro onde a companhia de transporte marítimo se encontra registada;**

**(b) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro, o Estado-Membro com o maior número estimado de escalas portuárias em viagens realizadas por essa companhia de transporte marítimo nos últimos dois anos de monitorização que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º;**

**(c) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro e que não tenha realizado nenhuma viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º nos últimos dois anos de monitorização, o Estado-Membro a partir do qual a companhia de transporte marítimo iniciou a sua primeira viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º.**

**Alteração 120**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 16 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. A Comissão deve desenvolver, assegurar o funcionamento e a atualização de uma base de dados eletrónica sobre a conformidade para o controlo do cumprimento do disposto nos artigos 4.º e 5.º. A base de dados sobre a conformidade

1. A Comissão deve desenvolver, assegurar o funcionamento e atualizar uma base de dados eletrónica sobre a conformidade, **integrada com o sistema THETIS-MCV criado nos termos do Regulamento (UE) 2015/757**, para o

deve ser utilizada para manter um registo do saldo de conformidade dos navios e da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º. Deve ser acessível às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes e à Comissão.

controlo do cumprimento do disposto nos artigos 4.º e 5.º. A base de dados sobre a conformidade deve ser utilizada para manter um registo do saldo de conformidade dos navios, **da utilização das isenções previstas no artigo 5.º, n.º 3**, e da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, **e das sanções aplicadas nos termos do artigo 20.º**. Deve ser acessível às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes e à Comissão.

## Alteração 121

### Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**1-A. As companhias são autorizadas a acumular o seu excedente de conformidade proveniente de navios não sujeitos ao presente regulamento cuja propulsão se faça totalmente a partir de energias renováveis, como a energia eólica ou solar, desde que esses navios não sejam utilizados unicamente para fins de lazer.**

## Alteração 122

### Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas pelo verificador, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas **e calculadas** pelo verificador, **a utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, as exceções anuais aplicadas ao abrigo artigo 5.º, n.º 3, caso**

*existam*, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

## Alteração 123

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Se o navio apresentar ***um excedente de conformidade*** durante o período abrangido pelo relatório, a companhia pode inscrevê-lo no saldo de conformidade do mesmo navio no período de referência seguinte. A companhia deve registar o excedente de conformidade para o período de informação seguinte na base de dados de conformidade, sob reserva de aprovação pelo respetivo verificador. A companhia deixa de poder acumular o excedente de conformidade após a emissão do certificado de conformidade FuelEU.

#### *Alteração*

1. ***Com base nas informações referidas no artigo 15.º, n.º 2***, se o navio apresentar, durante o período abrangido pelo relatório, ***um excedente de conformidade relativamente à sua intensidade de emissão de gases com efeito de estufa ou quota RNFBO, como referido nos artigos 4.º, n.º 2, e 4.º-A, n.º 3, respetivamente***, a companhia pode inscrevê-lo no saldo de conformidade do mesmo navio para o período de referência seguinte. A companhia deve registar o excedente de conformidade para o período de informação seguinte na base de dados de conformidade, sob reserva de aprovação pelo respetivo verificador. A companhia deixa de poder acumular o excedente de conformidade após a emissão do certificado de conformidade FuelEU. ***O excedente de conformidade não utilizado para o período abrangido pelo relatório seguinte terá uma validade de três anos.***

## Alteração 124

### Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os saldos de conformidade de dois ou mais navios, verificados pelo mesmo verificador, podem ser agrupados para efeitos do cumprimento dos requisitos do

#### *Alteração*

1. Os saldos de conformidade ***relativos à intensidade de emissão de gases com efeito de estufa e quota RNFBO, como referido nos artigos 4.º, n.º***

artigo 4.º. O saldo de conformidade de um navio não pode ser incluído em mais do que um agrupamento no mesmo período de informação.

**2, e 4.º-A, n.º 3, respetivamente**, de dois ou mais navios, verificados pelo mesmo verificador, podem ser agrupados para efeitos do cumprimento dos requisitos do artigo 4.º e 4.º-A. O saldo de conformidade de um navio não pode ser incluído em mais do que um agrupamento no mesmo período de informação.

## Alteração 125

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, a companhia tem de pagar uma sanção **pecuniária**. O verificador deve calcular o montante da sanção com base **na fórmula especificada** no anexo V.

#### *Alteração*

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, a companhia tem de pagar uma sanção **corretiva**. **A autoridade competente do Estado-Membro, com base nas informações fornecidas pelo** verificador, deve calcular o montante da sanção com base **nas fórmulas especificadas** no anexo V **relativamente ao limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa e, se aplicável, à quota RNFBO, como referido nos artigos 4.º, n.º 2, e 4.º-A, n.º 3, respetivamente**.

## Alteração 126

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. A companhia deve pagar uma sanção por cada escala não conforme. O verificador deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR por megawatts de potência instalada a bordo e pelo número de horas completas despendidas no posto de acostagem.

#### *Alteração*

2. A companhia deve pagar uma sanção por cada escala não conforme. **A autoridade competente do Estado-Membro, com base nas informações fornecidas pelo** verificador, deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR, **a preços de 2022**, por megawatts de potência instalada a



bordo e pelo número de horas completas despendidas no posto de acostagem. *Para efeitos deste cálculo, considera-se que o tempo necessário para ligar à alimentação elétrica em terra é de duas horas, devendo esse tempo deve ser subtraído, por defeito, do cálculo do número de horas completas de acostagem, para ter em conta o tempo necessário para ligar à alimentação elétrica em terra.*

## **Alteração 127**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A.** *O Estado administrador responsável por uma companhia assegura que, relativamente a qualquer um dos seus navios que apresente um défice de conformidade em 1 de junho do ano de comunicação, após uma eventual validação pela respetiva autoridade competente, a companhia pagará, até 30 de junho do ano de comunicação, um montante igual à sanção resultante da aplicação das fórmulas especificadas na parte B do anexo V.*

## **Alteração 128**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 3-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-B.** *Se a companhia celebrar um contrato com um operador comercial que especifique que esse operador é responsável pela aquisição do combustível ou pela operação do navio, a companhia e esse operador comercial devem, por meio de um acordo contratual, determinar que este último é responsável pelo pagamento*

*dos custos decorrentes das sanções mencionadas no presente artigo. Para efeitos do presente número, entende-se por responsabilidade pela operação do navio a determinação da carga transportada, do itinerário e/ou da velocidade do navio.*

## **Alteração 129**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 3-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*3-C. Se a companhia ou o operador comercial celebrar um contrato com um fornecedor de combustível que torne este último responsável pelo fornecimento de combustíveis específicos, esse contrato deve incluir disposições que estabeleçam a responsabilidade do fornecedor de combustível de indemnizar a companhia ou o operador comercial pelo pagamento das sanções referidas no presente artigo, caso os combustíveis não tenham sido fornecidos de acordo com as condições acordadas. Para efeitos do presente número, os combustíveis fornecidos ao abrigo dos contratos mencionados devem estar em conformidade com o disposto no artigo 9.º, n.º 1, alínea b).*

## **Alteração 130**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no n.º 2 do

n.º 2 do presente artigo, *tendo em conta* a evolução do custo da energia.

presente artigo, *assim que* a evolução do custo da energia *comprometer o efeito dissuasivo dessas sanções. No que se refere à fórmula mencionada no n.º 1 do presente artigo, a sanção resultante deve ser de valor superior ao montante e ao custo do combustível renovável e hipocarbónico que os navios teriam utilizado se tivessem cumprido os requisitos do presente regulamento.*

## Alteração 131

### Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As sanções aplicadas referidas no artigo 20.º, n.os 1 e 2, revertem a favor de projetos comuns destinados à rápida implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo. Os projetos financiados pelos fundos provenientes das sanções devem estimular a produção de maiores quantidades de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para o setor marítimo, facilitar a construção de instalações adequadas de abastecimento de combustível ou de portos de ligação elétrica nos portos e apoiar o desenvolvimento, o ensaio e a implantação das tecnologias europeias mais inovadoras na frota, a fim de alcançar reduções significativas das emissões.

#### *Alteração*

1. As sanções aplicadas referidas no artigo 20.º, n.os 1 e 2, revertem a favor de projetos comuns destinados à rápida implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo. Os projetos financiados pelos fundos provenientes das sanções devem estimular a produção de maiores quantidades de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para o setor marítimo, facilitar a construção de instalações adequadas de abastecimento de combustível ou de portos de ligação elétrica nos portos, *ou a adaptação da superestrutura, se necessário*, e apoiar o desenvolvimento, o ensaio e a implantação das tecnologias europeias mais inovadoras na frota, a fim de alcançar reduções significativas das emissões.

## Alteração 132

### Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo *de*

#### *Alteração*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo

**Inovação** referido no artigo **10.º-A, n.º 8**, da Diretiva 2003/87/CE. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo **de Inovação**.

**para os Oceanos** referido no artigo **3.º-GAB** da Diretiva 2003/87/CE. **Estas receitas devem ser afetadas ao setor marítimo e contribuir para a sua descarbonização**. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo **para os Oceanos**.

## Alteração 133

### Proposta de regulamento Artigo 24 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As companhias têm o direito de solicitar uma revisão dos cálculos e das medidas que lhes sejam impostas pelo verificador ao abrigo do presente regulamento, incluindo a recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU nos termos do artigo 19.º, n.º 1.

#### *Alteração*

1. As companhias têm o direito de solicitar uma revisão dos cálculos e das medidas que lhes sejam impostas **pela autoridade competente do Estado-Membro ou** pelo verificador ao abrigo do presente regulamento, incluindo a recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU nos termos do artigo 19.º, n.º 1.

## Alteração 134

### Proposta de regulamento Artigo 26 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo **4.º, n.º 6**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, n.º 4, e no artigo 21.º, n.º 3, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

#### *Alteração*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo **4.º, n.º 4, no artigo 4.º-A, n.º 6**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, **no artigo 9.º-A, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, n.º 4, e no artigo 21.º, n.º 3, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

## Alteração 135

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 26 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, n.º 7, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 4, e no artigo 21.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.

*Alteração*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, **n.º 4**, **no artigo 4.º-A, n.º 6**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, **no artigo 9.º-A, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, n.º 4, e no artigo 21.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.

**Alteração 136**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 26 – n.º 6**

*Texto da Comissão*

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigos 4.º, n.º 7, do artigo 5.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 3, do artigo 13.º, n.º 3, do artigo 20.º, n.º 4, e do artigo 21.º, n.º 3, só podem entrar 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. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, **n.º 4**, **no artigo 4.º-A, n.º 6**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, **no artigo 9.º-A, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, n.º 4, e no artigo 21.º, n.º 3, só podem entrar 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 137

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º -1 (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***-1. A Comissão elabora, até de 1 de janeiro de 2024, um relatório sobre o impacto social do presente regulamento. Este relatório inclui uma projeção do impacto do presente regulamento nas necessidades de emprego e formação até 2030 e até 2050.***

## Alteração 138

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – parte introdutória

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. *A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de 2030, um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento, a evolução das tecnologias e do mercado dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União. A Comissão deve ponderar eventuais alterações:*

***1. Até 1 de janeiro de 2027 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento, a evolução das tecnologias e do mercado dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União. Este relatório presta especial atenção ao contributo do presente regulamento para atingir as metas climáticas gerais e setoriais da União, tal como definidas na Lei Europeia em matéria de Clima, e as metas da União em matéria de energias renováveis e eficiência energética. O relatório avalia também o impacto do presente regulamento no funcionamento do mercado único, na competitividade do setor marítimo, nas tarifas de transporte de mercadorias e nas proporções da fuga de carbono e da atividade deslocada para outros lugares. Ao mesmo tempo, a Comissão avalia também o impacto do presente regulamento na redução das***

*emissões mundiais de GEE no setor dos transportes, bem como o impacto no desenvolvimento dos fluxos comerciais mundiais e regionais.* A Comissão deve ponderar eventuais alterações:

### **Alteração 139**

#### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(a-A) Ao âmbito de aplicação do presente regulamento no que se refere a:*

- *diminuir o limiar de arqueação bruta referido no artigo 2.º, n.º 1, para 400;*
- *aumentar a quota de energia utilizada por navios em viagem para e a partir de países terceiros a que se refere o artigo 2.º, alínea c).*

### **Alteração 140**

#### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(a-B) Aos valores por defeito previstos no anexo II, com base na evidência e no conhecimento científicos mais exatos disponíveis;*

### **Alteração 141**

#### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(a-C) À lista de poluentes abrangidos pelo presente regulamento, em especial a possibilidade de incluir as emissões de*

*carbono negro;*

#### **Alteração 142**

##### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

(b) *Aos* tipos de navios a que se aplica o artigo 5.º, n.º 1;

*Alteração*

(b) *Um alargamento dos* tipos de navios a que se aplica o artigo 5.º, n.º 1;

#### **Alteração 143**

##### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(c-A) À metodologia especificada no anexo I.*

#### **Alteração 144**

##### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*1-A. Para garantir uma abordagem baseada em objetivos e tecnologicamente neutra, o presente regulamento deve ser revisto e, se necessário, alterado à medida que novas tecnologias de redução dos gases com efeito de estufa, como a captura de carbono a bordo, novos combustíveis renováveis e hipocarbónicos e novos métodos de propulsão, como a propulsão eólica, atingem a maturidade em termos técnicos e económicos. A Comissão avalia continuamente a maturidade de diferentes tecnologias de redução dos gases com efeito de estufa e apresenta ao Parlamento Europeu e ao*



*Conselho uma primeira revisão a este respeito até 1 de janeiro de 2027.*

## **Alteração 145**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 28 – n.º 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-B. A Comissão monitoriza continuamente a quantidade de combustíveis alternativos disponibilizada às companhias de transporte marítimo na União e apresenta Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de 2027 e, posteriormente, de cinco em cinco anos até 2050, um relatório com as suas conclusões. Se o fornecimento destes combustíveis não for suficiente para a procura das companhias de transporte marítimo obrigadas a cumprir as obrigações estabelecidas no presente regulamento, a Comissão deve propor medidas para assegurar que os fornecedores de combustíveis marítimos na União disponibilizem volumes adequados de combustíveis alternativos às companhias de transporte marítimo que fazem escala nos portos da União.***

## **Alteração 146**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 28 – n.º 1-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-C. A Comissão propõe alterações do presente regulamento caso a Organização Marítima Internacional adote limites mundiais de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa de nível equivalente ao presente regulamento, a fim de assegurar um pleno alinhamento com o acordo internacional.***

## Alteração 147

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-D. Até 1 de janeiro de 2030, e de cinco em cinco anos até 2050, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os resultados de uma avaliação exaustiva do impacto macroeconómico agregado do pacote legislativo Objetivo 55<sup>1-A</sup>. Este relatório presta especial atenção aos efeitos na competitividade da União, na criação de emprego, nas tarifas de transporte de mercadorias, no poder de compra dos agregados familiares e nas proporções da fuga de carbono.***

---

*1-A Comunicação da Comissão  
(COM(2021)0550), 14 de julho de 2021.*

## Alteração 148

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1-E (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-E. A Comissão pondera eventuais alterações ao presente regulamento com o objetivo de fazer uma simplificação regulamentar. A Comissão e as autoridades competentes adaptam-se continuamente às boas práticas em matéria de procedimentos administrativos e tomam todas as medidas para simplificar a aplicação do presente regulamento, reduzindo assim ao mínimo os encargos administrativos para os armadores, os operadores, os portos e os verificadores.***

## Alteração 149

### Proposta de regulamento Artigo 28-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 28.º-A**

#### **Redução regulamentar compensatória**

***Em conformidade com a sua comunicação relativa à aplicação do princípio «entra um, sai um», a Comissão apresenta, até 1 de janeiro de 2024, propostas que compensem a carga regulamentar introduzida pelo presente regulamento, através da revisão ou da revogação de disposições de outros atos legislativos da União que geram encargos regulamentares no setor marítimo.***

## Alteração 150

### Proposta de regulamento Anexo I – equação 1

*Texto da Comissão*

<i>Índice de intensidade dos GEE</i>	WtT	TtW
Intensidade de emissão de GEE $index \left[ \frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq} WtT_{i,j} \times LCV_i + \sum_k E_k \times CO_{2eq,auxiliary,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k E_k}$	$\frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{i,j} \times \left( \left( 1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip} \right) \times (CO_{2eq,TtW_{i,j}}) + \left( \frac{1}{100} C_{engine\ slip} \right) \times CO_{2eq,TtW,slippage_{i,j}} \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k E_k}$

*Alteração*

<i>Índice de intensidade dos GEE</i>	WtT	TtW
Intensidade de emissão de GEE $index \left[ \frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq} WtT_{i,j} \times LCV_i + \sum_k E_k \times CO_{2eq,auxiliary,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k E_k}$	$\frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{i,j} \times \left( \left( 1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip} \right) \times (CO_{2eq,TtW_{i,j}}) + \left( \frac{1}{100} C_{engine\ slip} \right) \times CO_{2eq,TtW,slippage_{i,j}} \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k E_k}$

## Alteração 151

### Proposta de regulamento Anexo I – quadro 1 – linha 6-A (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***n fuel***

***Número de combustíveis fornecidos ao navio no período de informação***

**Alteração 152**

**Proposta de regulamento  
Anexo I – quadro 1 – linha 12-A (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***MULTi***

***Multiplicador aplicado ao combustível  
RFNBO***

**Alteração 153**

**Proposta de regulamento  
Anexo I – quadro 1 – linha 19-A (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Mi,j A***

***Massa ajustada do combustível específico i oxidado num consumidor j [gFuel] devido à navegação em condições de gelo no caso de um navio das classes de gelo IC, IB, IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente<sup>1-A</sup>, e devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente. A massa ajustada  $M_{i,j A}$  é utilizada na equação (1) em vez da massa  $M_{i,j}$ , quando aplicável.***

---

***<sup>1-A</sup> Para mais informações sobre a correspondência entre as classes de gelo, ver a Recomendação 25/7 da HELCOM em <http://www.helcom.fi>.***

## Alteração 154

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – parágrafo 4 — parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito constantes do anexo II.

##### *Alteração*

No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito constantes do anexo II, ***a menos que os valores reais possam ser fornecidos por meio de certificação ou de medições diretas das emissões.***

## Alteração 155

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – parágrafo 4 – subparágrafo 1 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

Para efeitos do presente regulamento, o termo  $\Sigma \times 2$  no valor numérico da Equação (1) deve ser fixado em zero.

##### *Alteração*

Para efeitos do presente regulamento, o termo  $\Sigma \times 2$  no valor numérico da Equação (1) deve ser fixado em zero.

***O termo MULT no denominador da Equação (1) deve ser fixado no valor do multiplicador RNFBO referido no artigo 4.º-A, n.º 2, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea b). Para todos os outros combustíveis, o multiplicador deve ser fixado em um.***

## Alteração 156

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – parágrafo 5

##### *Texto da Comissão*

A massa de combustível  $[M_i]$  deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as

##### *Alteração*

A massa de combustível  $[M_i]$  deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as

viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa.

viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa. ***A massa de combustível ajustada [ $M_{iA}$ ] pode ser utilizada em vez da massa de combustível [ $M_i$ ] para um navio da classe de gelo IC, IB, IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente. A massa ajustada [ $M_{iA}$ ] é definida no anexo X.***

## **Alteração 157**

### **Proposta de regulamento Anexo I – parágrafo 12**

#### *Texto da Comissão*

Em conformidade com seu plano de conformidade referido no artigo 6.º após avaliação pelo verificador, podem ser utilizados outros métodos a fim de melhorar a exatidão global do cálculo, nomeadamente a medição direta do CO<sub>2eq</sub>, ***além de ensaios laboratoriais.***

#### *Alteração*

Em conformidade com seu plano de conformidade referido no artigo 6.º após avaliação pelo verificador, podem ser utilizados outros métodos a fim de melhorar a exatidão global do cálculo, nomeadamente a medição direta do CO<sub>2eq</sub>.

## **Alteração 158**

### **Proposta de regulamento Anexo I – quadro**

#### *Texto da Comissão*

Classe de combustível	WtT	TtW
Fóssil	Devem ser utilizados valores por defeito, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.	Devem ser utilizado o fator de carbono CO <sub>2</sub> em conformidade com o Regulamento MCV para os combustíveis relativamente aos quais é comunicado esse fator.  Para os restantes fatores de emissão, podem ser utilizados valores por defeito, em alternativa, tal como indicado no quadro 1 do presente regulamento.

Combustíveis renováveis e sustentáveis  
(Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrónicos)

Os valores de CO<sub>2</sub>eq previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II.

Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II

Outros (incluindo eletricidade)

Os valores de CO<sub>2</sub>eq previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II.

Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II

Valores certificados por meio de **ensaios em laboratório ou** medições diretas das emissões

Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.

Valores certificados por meio de **ensaios em laboratório ou de** medições diretas das emissões.

Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.

Valores certificados por meio de **ensaios laboratoriais ou de** medições diretas das emissões.

#### Alteração

Classe de combustível

WtT

TtW

Fóssil

Devem ser utilizados valores por defeito, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento, **a menos que os valores reais possam ser fornecidos por meio de certificação ou de medições diretas das**

Devem ser utilizado o fator de carbono CO<sub>2</sub> em conformidade com o Regulamento MCV para os combustíveis relativamente aos quais é comunicado esse fator.

Para os restantes fatores de emissão, podem ser utilizados valores por defeito, em alternativa, tal como indicado no

	<i>emissões.</i>	quadro 1 do presente regulamento.
Combustíveis renováveis e sustentáveis (Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrônicos)	Os valores de CO <sub>2</sub> eq previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II.  Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II, <i>ou podem ser utilizadas medições diretas das emissões</i>	Valores certificados por meio de medições diretas das emissões  Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.  Valores certificados por meio de medições diretas das emissões
Outros (incluindo eletricidade)	Os valores de CO <sub>2</sub> eq previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II.  Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II, <i>ou podem ser utilizadas medições diretas das emissões</i>	Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.  Valores certificados por meio de medições diretas das emissões

## Alteração 159

### Proposta de regulamento Anexo II – parágrafo 2



*Texto da Comissão*

Os fatores de emissão dos biocombustíveis, biogás, combustíveis renováveis de origem não biológica e combustíveis de carbono reciclado são determinados de acordo com as metodologias estabelecidas no anexo 5, parte C, da Diretiva (UE) 2018/2001.

*Alteração*

Os fatores de emissão dos biocombustíveis, biogás, combustíveis renováveis de origem não biológica e combustíveis de carbono reciclado são determinados de acordo com as metodologias estabelecidas no anexo 5, parte C, da Diretiva (UE) 2018/2001.

***Os fatores de emissão para todos os tipos de combustíveis podem, em alternativa, ser determinados com base em valores certificados reais ou em valores estabelecidos por meio de medições diretas das emissões.***

**Alteração 160**

**Proposta de regulamento  
Anexo II – quadro**

*Texto da Comissão*

BioGNL			Otto GNL (velocidade média com duplo combustível)				3,1
Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,05	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo de Otto (velocidade lenta com duplo combustível) Gasóleo GNL (combustíveis duplos) LBSI	2,755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	<b>0,00005</b>	<b>0,00018</b>	1,7  0.2 N/A

*Alteração*

BioGNL			Otto GNL (velocidade média com duplo combustível)				3,1
Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,05	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo de Otto (velocidade lenta com duplo combustível) Gasóleo GNL (combustíveis duplos) LBSI	2,755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	<b>0</b>	<b>0,00011</b>	1,7  0.2 N/A

**Alteração 161**

## Proposta de regulamento Anexo II – parágrafo 8

### *Texto da Comissão*

A coluna 4 indica os valores das emissões de CO<sub>2eq</sub>, expressos em [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. No caso dos combustíveis fósseis, **só** devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Para todos os outros combustíveis (com exceção dos expressamente indicados), os valores devem ser calculados utilizando a metodologia ou os valores por defeito previstos na Diretiva (UE) 2018/2001, deduzidos das emissões de combustão tendo em conta a oxidação total do combustível<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo e<sub>u</sub> («emissões do combustível consumido»).

### *Alteração*

A coluna 4 indica os valores das emissões de CO<sub>2eq</sub>, expressos em [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro, **a menos que os valores reais possam ser fornecidos por meio de certificação ou de medições diretas das emissões**. Para todos os outros combustíveis (com exceção dos expressamente indicados), os valores devem ser calculados utilizando a metodologia ou os valores por defeito previstos na Diretiva (UE) 2018/2001, deduzidos das emissões de combustão tendo em conta a oxidação total do combustível<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo e<sub>u</sub> («emissões do combustível consumido»).

## Alteração 162 Proposta de regulamento Anexo III – quadro – linha 4-A (nova)

### *Texto da Comissão*

**Qualquer outra fonte de energia de emissões nulas**

### *Alteração*

**Qualquer tecnologia que obtenha reduções das emissões equivalentes ou superiores às que seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra.**

## Alteração 163

**Proposta de regulamento**  
**Anexo V**

*Texto da Comissão*

**ANEXO V**

**FÓRMULAS PARA CALCULAR O SALDO DE CONFORMIDADE E SANÇÕES**  
previstas no artigo 20.º, n.º 1

Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2eq</sub> /MJ] =	$(\text{metaGHGIE} - \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times [\sum_i^{\text{n fuel}} \mathbf{M}_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^1 \mathbf{E}_i]$
---	---

na qual:

$gCO_{2eq}$	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
metaGHGIE	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento
GHGIE <sub>efetivo</sub>	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa

Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(\text{Saldo de conformidade} / \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times \text{fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2400 \text{ EUR}$
----------	--

*Alteração*

**ANEXO V**

**FÓRMULAS PARA CALCULAR O SALDO DE CONFORMIDADE E SANÇÕES**  
**CORRETIVAS** previstas no artigo 20.º, n.º 1

**A.** Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

**a) Saldo de conformidade relativo à intensidade de emissão de gases com efeito de estufa do navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2**

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2eq</sub> /MJ] =	$(\text{metaGHGIE} - \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times [\sum_i^{\text{n fuel}} \mathbf{M}_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^1 \mathbf{E}_i]$
---	---

na qual:

$gCO_{2eq}$	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
metaGHGIE	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento

GHGIE <sub>efetivo</sub>	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa
--------------------------	--

**b) Saldo de conformidade relativo à quota RFNBO, em conformidade com o artigo 4.º-A, n.º 3,**

<b><math>CB\_RFNBO</math> [% RFNBO] =</b>	<b><math>(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{efetiva})</math></b>
---	---

*na qual:*

<b><math>CB\_RFNBO</math></b>	<b>Saldo de conformidade relativo à quota RFNBO, em conformidade com o artigo 4.º-A, n.º 3,</b>
<b><math>\% RFNBO_{quota}</math></b>	<b>Quota RFNBO da energia média anual utilizada a bordo de um navio em conformidade com o artigo 4.º-A, n.º 3, do presente regulamento</b>
<b><math>\% RFNBO_{efetiva}</math></b>	<b>Percentagem da energia média anual utilizada a bordo notificada por um navio que é efetivamente assegurada por RFNBO em conformidade com o disposto no artigo 9.º, n.º 1, alínea b)</b>

**B.** Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

**a) Sanção corretiva referente ao saldo de conformidade da intensidade de emissão de gases com efeito de estufa do navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2.º**

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(\text{Saldo de conformidade} / \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times \text{fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2400 \text{ EUR}$
----------	--

**b) Sanção corretiva referente à quota RFNBO, em conformidade com o artigo 4.º-A, n.º 3**

**O montante da sanção corretiva prevista no artigo 20.º, n.º 1-A, é calculado do seguinte modo:**

<b>Sanção Corretiva (RFNBO) =</b>	<b><math>abs(CB\_RFNBO) \times Pd \times 3</math></b>
-----------------------------------	---

*na qual:*

<b>Sanção corretiva</b>	<b>em EUR</b>
<b><math>abs(CB\_RFNBO)</math></b>	<b>É o valor absoluto do saldo de conformidade relativo a RFNBO</b>
<b><math>Pd</math></b>	<b>Diferença de preço entre os RFNBO e o combustível fóssil compatível com a instalação do navio</b>

Alteração 164

Proposta de regulamento  
Anexo V-A (novo)

Alteração

ANEXO V-A

**CÁLCULO DA MASSA AJUSTADA DO COMBUSTÍVEL E DA ENERGIA ADICIONAL**

*Em primeiro lugar, o presente anexo descreve como calcular a massa ajustada de combustível por meio da energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente<sup>1-A</sup>, e a energia adicional utilizada por um navio da classe de gelo IC, IB, IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente, devido à navegação em condições de gelo. Em segundo lugar, descreve como calcular as energias adicionais.*

**Massa ajustada [M<sub>j A</sub>]**

*A massa ajustada [M<sub>i A</sub>] de combustível é calculada com base na energia adicional utilizada para navegar em condições de gelo e na energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente. A empresa pode escolher a que combustível i é atribuída a energia adicional. O combustível selecionado i deve ser um dos combustíveis que o navio consumiu durante o período de informação. A quantidade de energia correspondente à massa consumida do combustível i pode ser inferior à quantidade de energia adicional.*

*A massa ajustada do combustível i [M<sub>i A</sub>] é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i A} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice class}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

*em que «M<sub>i total</sub>» representa a massa total de combustível i, «M<sub>i additional due to ice class</sub>» representa a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente, e «M<sub>i additional due to ice conditions</sub>» representa a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo.*

*A massa de combustível i que representa o consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente, é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

*em que «E<sub>additional due to ice class</sub>» é o consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente, e LCV<sub>i</sub> é o poder calorífico inferior do combustível i.*

*Do mesmo modo, a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

*em que «E<sub>additional due to ice conditions</sub>» é o consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo.*

*Energia adicional devido à classe de gelo e à navegação em condições de gelo*

*O consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super, ou de uma classe de gelo equivalente, é calculado do seguinte modo:*

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

*em «Evoyages, total» representa a energia total consumida para todas as viagens e «Eadditional due to ice conditions» representa o consumo de energia adicional devido à navegação em condições de gelo.*

*A energia total consumida em todas as viagens é calculada utilizando*

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (\text{Ax.5})$$

*em que «Mi, voyages, total» representa a massa de combustível i consumido para todas as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, LCVi representa o poder calorífico inferior do combustível i e «E elect., voyages, total» representa a quantidade de eletricidade fornecida ao navio consumida em todas as viagens.*

*A massa de combustível i consumido para todas as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, «Mi, voyages, total», é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

*em que «Mi, voyages between MS» representa a massa agregada de combustível consumido durante todas as viagens entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro, «Mi, voyages from MS» representa a massa agregada de combustível consumido durante todas as viagens com partida de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e «Mi, voyages to MS» representa a massa agregada de combustível consumido durante as viagens com destino a portos sob jurisdição de um Estado-Membro. A quantidade consumida de eletricidade fornecida ao navio, «E elect., voyages total», pode ser calculada da mesma forma.*

*O consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo é calculado do seguinte modo:*

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (\text{Ax.7})$$

*em que «E voyages, open water» representa a energia consumida nas viagens em águas abertas e «Evoyages, ice conditions, adjusted» representa a energia consumida ajustada em condições de gelo.*

*A energia consumida nas viagens que incluem apenas navegação em águas abertas é calculada do seguinte modo:*

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

*em que «Evoyages, ice conditions» representa a energia consumida em navegação em condições de gelo, que é calculada do seguinte modo:*

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}} \quad (\text{Ax.9})$$

*em que «Mi, voyages, ice conditions» representa a massa de combustível i consumido em navegação em condições de gelo e «E elect., voyages, total» representa a quantidade de*

*eletricidade fornecida ao navio consumida em navegação em condições de gelo.*

*A massa de combustível  $i$  consumido em navegação em condições de gelo é definida do seguinte modo:*

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

*em que « $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ » representa a massa agregada de combustível consumido por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro, « $M_{i, \text{voyages from MS}}$ » representa a massa agregada de combustível consumido por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo durante todas as viagens com partida de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e « $M_{i, \text{voyages to MS}}$ » representa a massa agregada de combustível consumido por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo durante as viagens com destino a portos sob jurisdição de um Estado-Membro. A quantidade de eletricidade consumida fornecida ao navio, « $E_{\text{ice conditions}}$ », pode ser calculada da mesma forma.*

*A energia ajustada consumida em condições de gelo é calculada do seguinte modo:*

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

*com a distância percorrida em navegação em condições de gelo, « $D_{\text{ice conditions}}$ », e o consumo de energia por distância percorrida em águas abertas  $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$ .*

*A distância percorrida em navegação em condições de gelo, « $D_{\text{ice conditions}}$ », é calculada do seguinte modo:*

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

*em que « $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ » representa a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro, « $D_{\text{voyages from MS}}$ » representa a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo durante todas as viagens com partida de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e « $D_{\text{voyages to MS}}$ » representa a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo durante as viagens com destino a portos sob jurisdição de um Estado-Membro.*

*Esta última é definida do seguinte modo:*

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

*em que « $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ » representa o consumo de energia em navegação em condições de gelo e « $D_{\text{total}}$ » representa a distância anual total percorrida.*

*A distância anual total percorrida é calculada do seguinte modo:*

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

*em que «D voyages between MS» representa a distância agregada percorrida entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro, «D voyages from MS» representa a distância agregada percorrida durante todas as viagens com partida de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e «D voyages to MS» representa a distância agregada percorrida durante as viagens com destino a portos sob jurisdição de um Estado-Membro.*

---

*<sup>1-A</sup> Para mais informações sobre a correspondência entre as classes de gelo, ver a Recomendação 25/7 da HELCOM em <http://www.helcom.fi>.*



## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### Contexto

O projeto de Regulamento relativa à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos (iniciativa FuelUE Maritime) é parte integrante do pacote Objetivo 55. A proposta da Comissão estabelece um quadro comum da UE para aumentar o desenvolvimento, a produção e a utilização de combustíveis hipocarbónicos no transporte marítimo. A proposta estabelece uma trajetória tecnologicamente neutra de redução das emissões que obriga os armadores e os operadores a reduzirem gradualmente as emissões dos seus navios. A proposta estabelece igualmente a obrigação de os navios se ligarem a uma fonte de alimentação elétrica em terra em determinadas situações, a fim de limitar a poluição atmosférica nociva.

### Contexto económico da proposta

O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia.

Para que o setor marítimo possa contribuir para os esforços globais de descarbonização, é necessário implantar novos combustíveis e tecnologias de propulsão e o setor tem grandes ambições a este respeito. No entanto, é complicado e dispendioso concretizar a transição. Os custos de combustível representam entre 35 % e 53 % do custo total das operações de transporte marítimo. O regulamento proposto aumentaria significativamente os preços dos combustíveis e, por conseguinte, teria um impacto significativo nos custos totais do transporte. Além disso, o relator salienta que os custos adicionais na fase de transporte se repercutem nas fases de fabrico e de venda a retalho, acabando por afetar os consumidores. Os encargos económicos serão mais sentidos pelas indústrias com margens baixas e pelos agregados familiares com baixos rendimentos, o que exige medidas compensatórias para manter preços de transporte de mercadorias deduzidos e salvaguardar o poder de compra das pessoas. O relator propõe a obrigação de a Comissão apresentar medidas de compensação dos novos custos de conformidade introduzidos, a fim de evitar que o nível total dos encargos regulamentares aumente.

### Âmbito e nível de ambição

A trajetória de redução das emissões da Comissão visa navios com mais de 5 000 toneladas brutas e engloba 100 % das suas viagens intra-UE e 50 % das suas viagens entre portos da UE e portos situados em países terceiros. O relator apoia o nível de ambição proposto pela Comissão, bem como o tipo de navio e o âmbito geográfico. O caráter global intrínseco do setor marítimo sublinha a importância de condições de concorrência equitativas em que as regras sejam aplicáveis independentemente do Estado de bandeira do navio. A procura de soluções internacionais que se apliquem de igual modo em todo o mundo será fundamental para lograr as grandes reduções de emissões necessárias. O relator considera este regulamento

um instrumento importante para acelerar as negociações no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre as normas mundiais em matéria de gases com efeito de estufa e para estimular uma mudança de comportamento em termos de adoção de combustíveis hipocarbónicos e renováveis por parte dos operadores marítimos que operam nos mares europeus e fazem escala nos portos da UE.

Dado que o regulamento é o primeiro do género, com um risco de efeitos secundários desconhecidos, o relator considera que a tónica deve ser colocada nos maiores intervenientes, que geram a maior parte das emissões, evitando ao mesmo tempo que os custos de conformidade afetem as companhias de navegação mais pequenas. No entanto, serão incluídas no regulamento cláusulas de revisão claras, a fim de verificar se existem razões imperiosas para alterar o âmbito de aplicação, nomeadamente no caso de a OMI adotar normas internacionais vinculativas em matéria de gases com efeito de estufa. Nesse caso, o relator sugere que as regras sejam plenamente racionalizadas, a fim de eliminar qualquer desvantagem concorrencial para as companhias de navegação europeias.

### **Cálculo dos fatores de emissão e conformidade**

O regulamento fornece quadros com valores de referência por defeito para o cálculo dos fatores de emissão para os combustíveis do poço ao depósito («well-to-tank») e do depósito à esteira («tank-to-wake»). Estes valores por defeito devem, em função da mistura de combustíveis adquiridos por um navio, constituir a base para averiguar a conformidade ou a não conformidade de um navio. O relator sugere que a utilização de valores por defeito estabelecidos nos anexos deve ser complementada pela possibilidade de um armador ou operador de navios utilizar valores reais para as emissões do poço ao depósito e do depósito à esteira, desde que os valores reais sejam certificados por meio de ensaios laboratoriais ou de medições diretas das emissões. Os valores por defeito podem então ajudar a evitar procedimentos de ensaio morosos e burocráticos para a grande maioria dos armadores e operadores, ao passo que os que são pioneiros em termos de desenvolvimento tecnológico e de propulsão hipocarbónica podem ser recompensados se ultrapassarem os valores por defeito.

### **Alimentação elétrica em terra**

O estímulo da utilização da alimentação elétrica em terra (OPS) quando os navios se encontram atracados pode resolver o problema dos poluentes atmosféricos prejudiciais a nível local e constituir uma das muitas medidas para reduzir a pegada de carbono do setor marítimo. O Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR), que complementa o Regulamento FuelEU Maritime, estabelece disposições relativas aos portos para proporcionar a oportunidade de ligação, ao passo que o FuelEU Maritime impõe aos armadores e operadores de navios a utilização destas ligações sempre que o navio esteja atracado. As disposições respetivas destes dois regulamentos devem ser completamente simplificadas, a fim de evitar ativos irrecuperáveis e garantir que os investimentos sejam efetuados sempre que tal se afigure razoável e eficaz. O relator propõe que a obrigação de ligação à rede elétrica em terra se aplique aos navios que façam escala em portos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento AFIR e não em todos os portos da UE, a fim de salvaguardar a competitividade dos portos mais pequenos não pertencentes à RTE-T e evitar redistribuições drásticas do tráfego que prejudicariam a conectividade e a situação económica das regiões dependentes desses portos. O relator considera necessário reduzir o limiar

económico para a implantação e utilização da rede elétrica em terra, através de uma isenção fiscal permanente sobre a eletricidade fornecida através desta rede.

## **Conclusão**

O relator partilha a ambição de descarbonizar o transporte marítimo e aprecia a abordagem tecnologicamente neutra proposta pela Comissão, que assegurará que as partes interessadas do setor possam implantar as soluções mais eficientes sem microgestão política. A abordagem neutra em termos de bandeira e o âmbito de aplicação extra-UE aumentam as possibilidades de alcançar uma solução internacional no âmbito da OMI. O relator reitera que a competitividade da Europa a nível mundial deve ser salvaguardada e que os procedimentos recorrentes de apresentação de relatórios e de revisão serão fundamentais para identificar possíveis consequências indesejáveis e prevenir a fuga de carbono, de investimento e de emprego. O relator sublinha que os limites de emissões devem ser introduzidos gradualmente, a um ritmo que permita às partes interessadas adaptarem-se de forma eficaz em termos de custos, assegurando a descarbonização a um preço suportável para os consumidores.

**ANEXO: LISTA DE ENTIDADES OU PESSOAS SINGULARES  
DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS**

Clean Air Task Force
CLECAT
Costa Group
Cruise Lines Industry Association (CLIA)
D'Amico Shipping Group
Associação dos Armadores Dinamarqueses
DFDS
Direção-Geral da Comissão Europeia para o clima (DG CLIMA)
Direção-Geral da Comissão Europeia para os transportes (DG MOVE)
Eurogas
European Biodiesel Board
Associação dos Armadores da Comunidade Europeia
European Energy Forum
Organização Europeia dos Portos Marítimos
Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes
Feport
Representação da Finlândia junto da UE
Ministério do Ambiente, Finlândia
Ministério dos Transportes e das Comunicações, Finlândia
Associação Finlandesa de Armadores
FuelsEurope
Future Proof Shipping
Gas Infrastructure Europe
Gasum
GoodFuels
Grimaldi Group
Hydrogen Europe
International Shipowners' Association of Portugal
Kongsberg Maritime
Liquid Wind
Maersk
Methanol Institute
MSC Group
Representação dos Países Baixos junto da UE
Representação da Noruega junto da UE
Ministério do Ambiente, Noruega
North Sea Port
Porto de Roterdão
Instituto de Investigação da Suécia (RISE)
Rina Services
Scandlines
Sea Europe (Associação de estaleiros e equipamento marítimo)

Sea-LNG
Siemens Energy
Skogsindustrierna
Stena
Svensk Sjöfart
Representação da Suécia junto da UE
Tärntank Rederi Donsö
Teneo
Representação da República Checa junto da UE
Trafigura
Transport & Environment
Wärtsilä
World Shipping Council
X Shore Electric Boats
Yara

20.6.2022

## **PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR**

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE  
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Relator de parecer: Tiemo Wölken

(\*) Comissão associada – Artigo 57.º do Regimento

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

O transporte marítimo é responsável por 3 a 4 % das emissões de CO<sub>2</sub> da UE. Embora a transição para tecnologias de emissões nulas tenha acelerado noutros setores, o percurso do setor do transporte marítimo no sentido de alcançar a meta de emissões nulas até 2050 ainda é incerto. O sexto relatório de avaliação do PIAC revelou a crescente urgência de cada setor em acelerar a sua descarbonização a fim de cumprir os objetivos da UE ao abrigo do Acordo de Paris. Faltando menos de 30 anos, e tendo em conta a longa vida útil dos navios, está na altura de dar os passos certos para a concretização desse objetivo.

#### **Combustível marítimo da UE - Fomentar a inovação e criar novos empregos**

Novas tecnologias e combustíveis estão a ser disponibilizados e captados noutros setores. Deve ter lugar uma transição semelhante para combustíveis renováveis no transporte marítimo, a fim de garantir que o setor possa colher os benefícios de novas oportunidades industriais. Esta transição pode ser benéfica tanto para as indústrias inovadoras na Europa como para a força de trabalho existente que está a realizar um trabalho economicamente significativo em agregados marítimos na UE. A avaliação de impacto da Comissão realizada para o presente regulamento confirmou que a evolução das tecnologias pode beneficiar tanto os trabalhadores como as empresas existentes, atraindo novos investimentos.

Ao mesmo tempo, a necessidade de melhorar as competências requer investimentos significativos na formação e na certificação de construtores navais e marítimos, uma vez que a aprendizagem do trabalho com novas tecnologias não está atualmente incluída nos programas de formação e educação, nem é exigida pelos regulamentos existentes. A melhoria de competências e a requalificação dos trabalhadores do setor da construção naval e das

tecnologias marítimas só terão a ganhar em importância, sobretudo no que diz respeito às competências ecológicas e digitais. O pacto europeu para as competências do setor deve garantir que as partes interessadas, nomeadamente os empregadores, os sindicatos, as universidades e as instituições de formação profissional, possam preparar a força de trabalho para futuros avanços tecnológicos e garantir que nenhum trabalhador ou região fique para trás. Ademais, o diálogo social de qualidade em todos os níveis e a adesão à diretiva comunitária sobre os conselhos de empresa europeus são essenciais para alcançar uma transição justa para uma indústria de transporte marítimo inovadora com empregos de qualidade.

### **Escolher os instrumentos certos para incentivar a expansão de tecnologias sustentáveis**

O transporte marítimo foi reconhecido na Estratégia do Hidrogénio para uma Europa com Impacto Neutro no Clima como um setor principal para a expansão do hidrogénio renovável. Uma vez que o transporte marítimo tem de competir pelo escasso fornecimento de hidrogénio renovável com outros setores, nos quais podem ser implementadas outras soluções mais eficientes, como a eletrificação direta, devem ser tomadas medidas adicionais para incentivar a utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica no setor marítimo. Caso contrário, uma procura significativa noutros setores pode desviar os combustíveis necessários do setor do transporte marítimo e criar bloqueios devido aos efeitos de dependência de trajetória.

Por conseguinte, o relator propõe a introdução de uma quota mínima para os combustíveis renováveis de origem não biológica como um instrumento de fomento da inovação. A Comissão reconhece que esta opção política teria impactos positivos nas indústrias do transporte marítimo, da construção naval e do equipamento marítimo. Para garantir o abastecimento, o relator propõe a introdução de uma obrigação igual para os fornecedores de combustível a nível portuário.

A Comissão conclui que, mesmo com instrumentos mistos, os principais benefícios do impulso à inovação só serão desbloqueados após 2030. Para este fim, o relator propõe fazer avançar as metas e alargar o âmbito de aplicação, incluindo a obrigação de utilizar o abastecimento de eletricidade da rede de terra. A inovação necessita de ser impulsionada agora, tanto para alcançar os nossos objetivos climáticos como para aumentar a competitividade da indústria europeia da construção naval.

O relator propõe centrar os instrumentos políticos nos combustíveis renováveis de origem não biológica, sem incentivar tecnologias específicas. No que respeita aos biocombustíveis, o relator não partilha do otimismo da Comissão quanto à sua escalabilidade, uma vez que o sumidouro de carbono da UE precisa de crescer em paralelo. O foco em combustíveis renováveis de origem não biológica também traz outras vantagens, como a redução da fuga de metano.

### **A UE como pioneira na descarbonização do transporte marítimo - incentivar a ação climática a nível internacional**

O presente regulamento possui uma dimensão internacional importante. Na OMI, a estratégia internacional para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos transportes marítimos está atualmente a ser debatida. A Comissão Europeia e todos os Estados-Membros da UE aprovaram a avaliação de que é essencial que o transporte marítimo internacional alcance

emissões nulas de gases com efeito de estufa até 2050 para manter as metas climáticas do Acordo de Paris dentro do alcance. A fim de aumentar a ambição internacional e incentivar o desenvolvimento de corredores marítimos verdes, o relator propõe alargar a aplicação do presente regulamento a todo o âmbito das viagens internacionais.

Para evitar fraudes relativas ao abastecimento internacional de hidrogénio e de combustíveis derivados do hidrogénio, bem como para permitir o comércio internacional de hidrogénio sustentável, a UE deve acelerar os trabalhos em matéria de normas internacionais de hidrogénio sustentável e a documentação, a certificação e o controlo completos do hidrogénio sustentável. Na OMI e noutras organizações internacionais, é urgente desenvolver sistemas robustos de seguimento e verificação de biocombustíveis e combustíveis renováveis de origem não biológica.

#### **ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS**

A seguinte lista é elaborada a título meramente facultativo, sob a responsabilidade exclusiva do relator. O relator recebeu contributos das seguintes entidades ou pessoas na preparação do projeto de parecer.

<b>Entidade e/ou pessoa</b>
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations



T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

## ALTERAÇÕES

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

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento Considerando 1

##### *Texto da Comissão*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE. 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia. ***O mercado do transporte marítimo está sujeito a uma forte concorrência entre os agentes económicos na União e fora dela, para os quais é indispensável criar condições de concorrência equitativas. A estabilidade e***

##### *Alteração*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE, ***e a poluição que resulta das emissões com efeito de estufa tem especial impacto nos ecossistemas marinhos e costeiros, na biodiversidade marinha e na saúde humana. Espera-se que as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos transportes marítimos, tanto a nível mundial como europeu, aumentem, a menos que, até 2050, sejam tomadas novas medidas, respetivamente, em 90 % a 130 % das emissões de 2008 e em 86 %, em comparação com os níveis de 1990<sup>1-A</sup>.*** 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de

*a prosperidade do mercado do transporte marítimo e dos seus agentes económicos assentam num quadro político claro e harmonizado, em que os operadores de transportes marítimos, os portos e outros intervenientes no setor possam operar dentro do respeito da igualdade de oportunidades. Se ocorrerem distorções do mercado, essas distorções são suscetíveis de colocar os operadores de navios ou os portos em desvantagem em relação aos seus concorrentes no setor do transporte marítimo ou noutras setores dos transportes. Por sua vez, tal poderá traduzir-se numa perda de competitividade do setor do transporte marítimo e numa perda de conectividade para os cidadãos e as empresas.*

14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia. *No entanto, é necessário dar uma resposta rápida ao seu impacto ambiental e climático. Todos os setores da economia devem contribuir para uma redução rápida das emissões de GEE com vista a alcançar emissões líquidas nulas de GEE até 2050, o mais tardar, tal como consagrado no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho. Por conseguinte, é fundamental que a União estabeleça uma via ambiciosa para a rápida transição ecológica do setor marítimo, que também contribua para manter e continuar a promover a sua liderança mundial e a sua vantagem competitiva no que toca a tecnologias, serviços e soluções ecológicas no setor, bem como contribuir para a saúde dos cidadãos e para diminuir a pressão nos ecossistemas marinhos mediante a redução do ruído e da poluição do ar e da água.*

---

*<sup>1-A</sup> Quarto estudo da OMI sobre os GEE 2020, Organização Marítima Internacional, Londres, 2021.*

*<sup>1-B</sup> JO L 243 de 9.7.2021, p. 1.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-A) Uma vez que reconhece o impacto negativo das alterações climáticas e, em especial, do transporte marítimo nos ecossistemas oceânicos e na*

*biodiversidade marinha, bem como na vulnerabilidade das regiões costeiras, o presente regulamento deve ter em conta o relatório especial do PIAC sobre o oceano e a criosfera num clima em mudança<sup>1-A</sup> e estar em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo (MRV)<sup>1-B</sup>, bem como com os objetivos acordados pela Missão Estrela-do-Mar 2030: Recuperar o nosso Oceano e Águas<sup>1-C</sup>;*

---

*<sup>1-A</sup> PIAC, «Special Report on the Ocean and Cyrosphere in a Changing Climate», 2019, Nações Unidas, Acordo de Paris, 2015.*

*<sup>1-B</sup> 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.*

*<sup>1-C</sup> Comissão Europeia, Direção-Geral da Investigação e da Inovação, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A., et al., Missão Estrela-do-Mar 2030: Recuperar o nosso Oceano e Águas, Serviço das Publicações, 2020.*

### **Alteração 3**

#### **Proposta de regulamento Considerando 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-B) O setor marítimo emprega dois milhões de europeus e contribui com 149 mil milhões de euros para a economia. Por cada milhão de euros gerados no setor dos transportes marítimos, são gerados 1,8 milhões de*

*euros noutros locais da economia da UE<sup>1-A</sup>.*

---

*<sup>1-A</sup> Relatório da Associação de Armadores da Comunidade Europeia, intitulado «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (O valor económico do transporte marítimo da UE), 2020.*

#### Alteração 4

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-C) 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 fim de melhorar a eficiência energética dos navios e apoiar o investimento destinado a contribuir para a descarbonização do transporte marítimo, nomeadamente no transporte marítimo de curta distância e nos portos. Paralelamente, as receitas também devem ser utilizadas para promover a formação, a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores em toda a***

*cadeia de valor do setor marítimo, incluindo dos estaleiros, a fim de dotá-los de competências respeitadoras do ambiente e de familiarizá-los com as tecnologias ecológicas necessárias para a transição. 20 % das receitas anuais geradas pelo pagamento de sanções deve ser utilizado para promover a proteção, a recuperação e uma melhor gestão dos ecossistemas marinhos.*

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 2

#### *Texto da Comissão*

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>19</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>20</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. São, pois, necessários vários instrumentos políticos complementares para **incentivar** a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos produzidos de forma sustentável no setor dos transportes marítimos. O desenvolvimento imprescindível e a implantação de tecnologias têm de ocorrer **até 2030**, a fim de preparar uma transição muito mais célere após essa data.

#### *Alteração*

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, **o mais tardar**, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>19</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>20</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. São, pois, necessários vários instrumentos políticos complementares para **melhorar a eficiência energética e operacional do setor e promover a rápida aceitação dos combustíveis renováveis e das energias renováveis, respeitando simultaneamente o princípio da neutralidade tecnológica. É fundamental fomentar a inovação e apoiar a investigação que vise a inovação emergente e futura, como por exemplo os combustíveis alternativos emergentes, a**

*conceção ecológica, os materiais de base biológica e a propulsão eólica, através da construção de abas espessas e rígidas para os barcos à vela, incentivando ao mesmo tempo a utilização de combustíveis renováveis produzidos de forma sustentável, nomeadamente no setor dos transportes marítimos. O desenvolvimento imprescindível e a implantação de tecnologias têm de ocorrer e devem ser apoiados o mais rapidamente possível para garantir que a União está no bom caminho para, até 2050, o mais tardar, atingir o seu objetivo climático e energético para 2030, bem como a neutralidade climática, a fim de preparar uma transição muito mais célere após essa data.*

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-A) O metano é um potente gás com efeito de estufa, mais de 80 vezes mais potente do que o CO<sub>2</sub> ao longo de um período de 20 anos, o que faz dele o segundo gás com efeito de estufa mais importante, contribuindo para cerca de um quarto do aquecimento global atualmente registado. Adicionalmente, é um precursor do ozono troposférico (O<sub>3</sub>), que é um importante poluente. As trajetórias de modelização do Relatório Especial do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (PIAC) sobre os impactos do aquecimento global de 1,5 °C, no Sexto Relatório de Avaliação do PIAC e na Avaliação Global de 2021*

*sobre o metano do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), que limitam o aquecimento global a 1,5 °C, sem ou com uma superação limitada, implicam reduções profundas das emissões de metano. Por conseguinte, a fim de captar adequadamente os efeitos do metano nas alterações climáticas a curto prazo e, desse modo, ter em conta com precisão o impacto climático da utilização de gás natural liquefeito fóssil no setor dos transportes marítimos durante o período previsto de aplicação do presente regulamento, a utilização de um valor de metano do potencial de aquecimento global (PAG) num horizonte temporal de 20 anos (PAG20) é considerada mais adequada do que num período de cem anos.*

## **Alteração 7**

### **Proposta de regulamento Considerando 2-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-B) Tendo em conta os seus diferentes pontos de partida, os Estados-Membros devem ser apoiados para melhorarem a sua capacidade de introduzir alterações nas políticas relativas aos combustíveis marítimos sustentáveis.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de regulamento Considerando 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis e hipocarbónicos e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis **sustentáveis** e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte

marítimo da UE no que respeita aos combustíveis navais, que representam uma parte substancial dos custos dos operadores de navios. As disparidades entre os requisitos de combustível nos Estados-Membros da União **podem afetar significativamente o desempenho económico dos operadores de navios e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. Devido à natureza internacional do transporte marítimo, os operadores de navios podem facilmente abastecer-se em países terceiros e transportar grandes quantidades de combustível. Esta situação pode conduzir a fugas de carbono e a efeitos prejudiciais para a competitividade do setor** se a disponibilização de combustíveis renováveis e **hipocarbónicos** nos portos marítimos sob jurisdição de um Estado-Membro **não** for acompanhada da adoção de requisitos relativos à sua utilização, aplicáveis a todos os operadores de navios à chegada e à partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros. O presente regulamento deve estabelecer medidas que assegurem que a penetração dos combustíveis renováveis e **hipocarbónicos** no mercado dos combustíveis navais se processe em condições de concorrência leal no mercado dos transportes marítimos da UE.

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(3-A) O setor marítimo caracteriza-se por uma concorrência internacional feroz e as principais diferenças nos encargos regulamentares entre os Estados de bandeira exacerbaram práticas indesejadas, como a mudança de pavilhão***



*dos navios. O caráter mundial intrínseco do setor sublinha a importância de um ambiente regulamentar favorável, que constitui uma condição prévia para atrair novos investimentos e salvaguardar a competitividade dos portos, armadores e operadores europeus.*

## Alteração 10

### 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 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***

##### *Alteração*

(4) A fim de produzir efeitos em todas as atividades do setor do transporte marítimo, é conveniente que o presente regulamento abranja ***todas as*** 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 ***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 fora da jurisdição de um Estado-Membro, ***à totalidade*** 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. ***Tal*** 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

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.

navios nesses portos, deverão ser abrangidas pelas regras uniformes previstas no presente regulamento.

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-A) O Regulamento FuelEU Maritime deve estar estreitamente alinhado e ser coerente com a proposta de Regulamento XXXX-XXX (Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos), a proposta de revisão da Diretiva 2003/87/CE (CELE), a Diretiva XXXX-XXX (Diretiva Energias Renováveis) e a proposta de revisão da Diretiva 2003/96/CE (Diretiva Tributação da Energia), a fim de assegurar um quadro legislativo coerente para o ecossistema do transporte marítimo, que contribua para aumentar consideravelmente a produção de combustíveis alternativos, assegure a implantação das infraestruturas necessárias e incentive a utilização destes combustíveis numa percentagem cada vez maior de navios.***

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)**

***(5-A) Importar assinalar que, na prática, um limiar de arqueação bruta de 5 000 toneladas pode ter efeitos negativos indesejados, uma vez que não incentiva os navios de menores dimensões a reduzir as suas emissões e pode conduzir à substituição de um navio acima do limiar por vários navios mais pequenos, resultando numa falta de condições de concorrência equitativas, bem como num impacto negativo nas emissões de CO2 e no ambiente.***

### Alteração 13

#### Proposta de regulamento Considerando 6

(6) A organização ou pessoa responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a companhia de navegação, definida como o armador ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e as responsabilidades que sobre ele recaem por força do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. ***Esta definição baseia-se na definição de «companhia» constante do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> e está em consonância com o sistema mundial de recolha de dados estabelecido em 2016 pela Organização Marítima Internacional (OMI). Em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, a companhia de navegação pode, por meio de um acordo contratual, responsabilizar a***

(6) A organização ou pessoa responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a companhia de navegação, definida como o armador ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e as responsabilidades que sobre ele recaem por força do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. ***No entanto, a companhia de navegação nem sempre é responsável pela aquisição do combustível e/ou pelas decisões operacionais que afetam a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, proveniente da energia utilizada pelo navio. Essas responsabilidades podem ser assumidas por uma entidade que não a companhia de navegação ao abrigo de um acordo contratual. Nesse caso, a fim de aplicar corretamente o princípio do***

*entidade diretamente responsável pelas decisões que afetam a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, proveniente da energia utilizada pelo navio, pelos custos de conformidade* nos termos do presente regulamento. Esta *entidade seria normalmente* a entidade responsável pela *escolha do combustível*, do itinerário e *da* velocidade do navio.

*«poluidor-pagador» e incentivar a adoção de combustíveis mais limpos, é importante incluir-se nesses acordos uma cláusula vinculativa com o objetivo de transferir para essa entidade os custos* nos termos do presente regulamento, *nomeadamente as sanções relacionadas com o desempenho insuficiente do navio, devendo esta cláusula prever que* a entidade responsável pela *exploração do navio reembolse à companhia de navegação as sanções aplicadas. A este respeito, a operação do navio inclui a determinação da carga transportada, o itinerário (incluindo o porto de escala), as rotas e/ou a* velocidade do navio.

---

<sup>21</sup> 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).

---

<sup>21</sup> 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).

## Alteração 14

### 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

#### *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 incidir sobre os navios de arqueação bruta superior a **400**, *uma vez que os navios acima dos 5 000 representam* apenas cerca de 55 % de todos os navios que fazem escala nos portos nos termos do Regulamento (UE)

do Conselho, *são responsáveis por 90 % das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) provenientes do setor marítimo.*

2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, *evitando incentivos para contornar o sistema através da construção de navios mais pequenos imediatamente abaixo do limiar. O alargamento deste âmbito de aplicação deve igualmente fomentar o desenvolvimento e a aplicação das inovações tecnológicas aos navios de média dimensão.*

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 8

#### *Texto da Comissão*

(8) O desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas exigem uma abordagem concertada para fazer corresponder a oferta, a procura e a disponibilização de infraestruturas de abastecimento adequadas. Embora o atual quadro regulamentar europeu já aborde parcialmente a produção de combustíveis com a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> e a sua distribuição com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, é igualmente necessário um instrumento que estabeleça níveis crescentes de procura de combustíveis navais renováveis e *hipocarbónicos*.

---

<sup>22</sup> Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>23</sup> Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro

#### *Alteração*

(8) O desenvolvimento e a implantação de combustíveis *renováveis sustentáveis* e soluções energéticas exigem uma abordagem concertada para fazer corresponder a oferta, a procura e a disponibilização de infraestruturas de abastecimento adequadas. Embora o atual quadro regulamentar europeu já aborde parcialmente a produção de combustíveis com a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> e a sua distribuição com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, é igualmente necessário um instrumento que estabeleça níveis crescentes de procura de combustíveis navais renováveis e *o seu fornecimento por fornecedores individuais de combustíveis para assegurar uma cobertura suficiente de combustíveis navais renováveis*.

---

<sup>22</sup> Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>23</sup> 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).

de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ***ou os objetivos em matéria de intensidade de carbono da atividade*** promovam melhorias na eficiência energética, não são adequados para permitir uma transição significativa para combustíveis renováveis e hipocarbónicos a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à implantação de combustíveis ***navais renováveis e hipocarbónicos*** e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade.

#### *Alteração*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ***possam promover algumas*** melhorias na eficiência energética ***e operacional***, não são adequados para permitir ***a adoção de medidas operacionais e de eficiência energética nem*** uma transição significativa para combustíveis renováveis a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à ***estimulação de medidas operacionais e de eficiência energética e*** à implantação de combustíveis ***marítimos*** renováveis e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade.

## Alteração 17

### Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(9-A) Em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, o presente regulamento adota uma abordagem integrada, mediante a introdução de metas de eficiência energética, de modo que seja necessário um mínimo de energia para várias atividades marítimas, além de promover a transição para um combustível renovável***

*sustentável. Uma meta de redução de emissões por trabalho de transporte exortará os armadores e os operadores comerciais a aplicarem as medidas operacionais e de eficiência energética disponíveis, de acordo com as suas necessidades, tais como a vaporização lenta, a otimização da velocidade e do planeamento, a propulsão eólica, os revestimentos antivegetativos, a eletrificação a partir de fontes renováveis e o armazenamento de energia, bem como a digitalização e a otimização logística. Igualmente importante para operacionalizar corretamente as primeiras orientações em matéria de eficiência energética é incentivar fontes de energia ou tecnologias de propulsão mais eficientes para a energia utilizada no mar e no posto de acostagem, a fim de cumprir as disposições do presente regulamento.*

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 10

#### *Texto da Comissão*

(10) A intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais renováveis *e hipocarbónicos* deve basear-se em objetivos e respeitar o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, sem prescrever a utilização de qualquer combustível ou tecnologia específica.

#### *Alteração*

(10) A intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais renováveis deve basear-se em objetivos e respeitar o princípio da neutralidade tecnológica. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, sem prescrever a utilização de qualquer combustível ou tecnologia específica. *Ao mesmo tempo, deve ser feita uma distinção para incentivar especialmente os combustíveis de emissões nulas escaláveis que são necessários para alcançar uma possível cobertura total do mercado. Ademais, os incentivos específicos são considerados adequados para estimular o aumento e a utilização de combustíveis renováveis de*

*origem não biológica, que devem desempenhar um papel fundamental na descarbonização dessas aplicações de transporte marítimo sem uma alternativa de energia renovável mais eficiente e sustentável, como a eletrificação direta baseada em energias renováveis ou as tecnologias de propulsão renováveis.*

## Alteração 19

### Proposta de regulamento Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação de combustíveis renováveis *e hipocarbónicos* com elevado potencial de sustentabilidade, maturidade comercial, inovação e crescimento para satisfazer as necessidades futuras. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos sustentáveis a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental. ***Para o efeito, devem ser elegíveis os combustíveis marítimos sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, partes A e B, da Diretiva (UE) 2018/2001, bem como os combustíveis marítimos sintéticos. Em especial, os combustíveis navais sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, uma vez que são, atualmente, a tecnologia mais madura do ponto de vista comercial para descarbonizar o transporte marítimo***

#### *Alteração*

(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação de combustíveis renováveis com elevado potencial de sustentabilidade, maturidade comercial, inovação e crescimento para satisfazer as necessidades futuras. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos sustentáveis e tecnologias de propulsão renováveis a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria de clima, de energia e de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental.



*já a curto prazo.*

## **Alteração 20**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 11-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(11-A) O transporte marítimo foi reconhecido na Estratégia do Hidrogénio para uma Europa com Impacto Neutro no Clima<sup>1-A</sup> como um setor principal para a expansão de combustíveis sustentáveis derivados do hidrogénio renovável. Uma vez que o transporte marítimo tem de competir pelo escasso fornecimento de hidrogénio renovável com outros setores, nos quais podem ser implementadas outras soluções mais eficientes, como a eletrificação direta, devem ser tomadas medidas adicionais para incentivar a utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica no setor marítimo, tendo em conta a necessidade de uma ampliação firme para alcançar emissões nulas no setor do transporte marítimo até 2050.***

---

<sup>1-A</sup> COM(2020)0301.

## **Alteração 21**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 11-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(11-B) A Comissão identificou incentivos adicionais para os combustíveis sintéticos como um elemento importante para colmatar a diferença de preços dos combustíveis fósseis e dos biocombustíveis na avaliação de impacto do presente regulamento. A Comissão reconhece que***

*uma quota mínima de combustíveis sintéticos teria impactos positivos na inovação, nas indústrias do transporte marítimo, da construção naval e do equipamento marítimo. Este impulso à inovação deve ser desbloqueado antes de 2030, para acelerar a redução dos gases com efeito de estufa e salvaguardar empregos de alta qualidade na construção naval europeia e nos setores conexos. Uma quota pode, geralmente, aumentar a previsibilidade do quadro regulamentar, minimizando assim uma importante barreira à utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica.*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 13

#### *Texto da Comissão*

(13) No entanto, esta abordagem deve ser mais rigorosa para o setor marítimo. O setor marítimo regista atualmente níveis irrisórios de procura de biocombustíveis, biolíquidos e de combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, sendo mais de 99 % dos combustíveis navais atualmente utilizados de origem fóssil. Por conseguinte, a não elegibilidade dos combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras ao abrigo do presente regulamento minimiza também qualquer risco de abrandamento da descarbonização do setor dos transportes, que, de outro modo, poderia resultar da transferência de biocombustíveis à base de culturas do setor rodoviário para o setor marítimo. É essencial minimizar essa transferência, uma vez que o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor dos transportes mais poluente e o transporte marítimo utiliza atualmente

#### *Alteração*

(13) No entanto, esta abordagem deve ser mais rigorosa para o setor marítimo. O setor marítimo regista atualmente níveis irrisórios de procura de biocombustíveis, biolíquidos e de combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, sendo mais de 99 % dos combustíveis navais atualmente utilizados de origem fóssil. Por conseguinte, a não elegibilidade dos combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras ao abrigo do presente regulamento minimiza também qualquer risco de abrandamento da descarbonização do setor dos transportes, que, de outro modo, poderia resultar da transferência de biocombustíveis à base de culturas do setor rodoviário para o setor marítimo. É essencial minimizar essa transferência, uma vez que o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor dos transportes mais poluente e o transporte marítimo utiliza atualmente

predominantemente combustíveis fósseis. É, portanto, adequado evitar promover uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, promovendo a sua utilização ao abrigo do presente regulamento. Assim, as emissões adicionais de gases com efeito de estufa e a perda de biodiversidade causadas por todos os tipos de combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras exigem que se considere que estes combustíveis têm os mesmos fatores de emissão que a solução menos favorável.

predominantemente combustíveis fósseis. É, portanto, adequado evitar promover uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, promovendo a sua utilização ao abrigo do presente regulamento. Assim, as emissões adicionais de gases com efeito de estufa e a perda de biodiversidade causadas por todos os tipos de combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras exigem que se considere que estes combustíveis têm os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável. ***Tal também se aplica às culturas intermédias e aos destilados de ácidos gordos de palma que são um subproduto principal do óleo de palma. Os biocombustíveis importados devem cumprir os critérios de sustentabilidade europeus estabelecidos na DER II.***

## Alteração 23

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-A) O óleo alimentar usado pode ser um combustível sustentável, baseado em resíduos. No entanto, tem havido provas de fraude em países terceiros na rotulagem ilegítima de óleos alimentares usados. As investigações anuais do OLAF<sup>1-A</sup> revelam números preocupantes relativos à entrada ilegal de biodiesel do mercado mundial para a UE, que é falsamente descrito como tendo sido obtido a partir de óleos alimentares usados (OAU). No que diz respeito ao caráter internacional do presente regulamento, a execução e o controlo das normas de sustentabilidade dos biocombustíveis abastecidos é ainda mais difícil do que para os biocombustíveis importados. Por conseguinte, a Comissão***

*deve avaliar se o óleo alimentar usado deve ser considerado como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável.*

## Alteração 24

### Proposta de regulamento Considerando 13-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-B) Para evitar fraudes relativas ao abastecimento internacional de hidrogénio renovável e de combustíveis derivados do hidrogénio, bem como para permitir o comércio internacional de hidrogénio renovável, a UE deve acelerar os trabalhos em matéria de normas internacionais de hidrogénio renovável e sistemas robustos de seguimento, certificação e verificação para combustíveis renováveis de origem não biológica.*

## Alteração 25

### Proposta de regulamento Considerando 14

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo que facilite o planeamento e o investimento de todas as partes interessadas. Um quadro regulamentar claro e estável a longo prazo facilitará o desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo e incentivará o

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis renováveis e soluções energéticas para o transporte marítimo, ***bem como a longa vida útil média dos navios que varia entre 25 e 30 anos,*** exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo que facilite o planeamento e o investimento de todas as partes interessadas. ***A aceleração da crise climática aumenta a importância das***

investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios até 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis *navais* renováveis e *hipocarbónicos*.

***medidas tomadas atualmente no setor.***  
Um quadro regulamentar claro, ***ambicioso*** e estável a longo prazo facilitará o desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo e incentivará o investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios, ***tanto durante a navegação como quando se encontram atracados***, até 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis *marítimos* renováveis. ***É importante assegurar segurança jurídica e proporcionar tempo suficiente ao setor para planear e preparar a longo prazo, bem como para evitar ativos irrecuperáveis. As eventuais revisões futuras do presente regulamento devem ter isto devidamente em conta.***

## Alteração 26

### Proposta de regulamento Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis. A utilização de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade, deve também refletir-se na metodologia.

#### *Alteração*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis, ***nomeadamente com base nas informações fornecidas pelos fornecedores de combustíveis marítimos da UE.*** A utilização de fontes de energia alternativas, como a energia eólica, ***a energia solar*** ou a eletricidade, ***tanto a bordo como quando atracados***, deve também refletir-se na

metodologia.

## Alteração 27

### Proposta de regulamento Considerando 17

#### *Texto da Comissão*

(17) O desempenho dos combustíveis navais renováveis *e hipocarbónicos* numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser estabelecido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abrangam as emissões «do poço ao depósito» (well-to-tank) e o total das emissões provenientes da combustão a bordo do navio e respetivas fugas potenciais (tank-to-wake, «do depósito à esteira»). No entanto, o desempenho dos combustíveis fósseis só deve ser avaliado utilizando fatores de emissão por defeito, tal como previsto no presente regulamento.

#### *Alteração*

(17) O desempenho *de todos os* combustíveis navais renováveis numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser definido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abrangam as emissões «well-to-tank» («do poço ao depósito») e «tank-to-wake» («do depósito à esteira»). No entanto, os combustíveis fósseis, *nomeadamente o gás fóssil*, só devem ser avaliados utilizando fatores de emissão por defeito, tal como previsto no presente regulamento.

## Alteração 28

### Proposta de regulamento Considerando 18

#### *Texto da Comissão*

(18) É necessária uma abordagem abrangente das emissões mais relevantes de GEE (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O) para promover o uso de fontes de energia compatíveis com uma pagada global inferior de GEE. A fim de refletir o potencial de aquecimento global do metano *e* dos óxidos nitrosos, o *limite fixado* no presente regulamento *deve*, por conseguinte, ser *expresso* em «equivalente de CO<sub>2</sub>».

#### *Alteração*

(18) É necessária uma abordagem abrangente das emissões mais relevantes de GEE (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O), *nomeadamente o impacto climático das emissões de carbono negro*, para promover o uso de fontes de energia compatíveis com uma pagada global inferior de GEE. A fim de refletir o potencial de aquecimento global do metano, dos óxidos nitrosos *e do carbono negro*, o *valor de referência e os limites fixados* no presente regulamento *devem*, por conseguinte, ser *expressos* em «equivalente de CO<sub>2</sub>».

## Alteração 29

### Proposta de regulamento Considerando 18-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) De acordo com o sexto relatório de avaliação do PIAC<sup>1-A</sup>, o planeta corre o risco de ultrapassar o limite de temperatura de 1,5 °C nos próximos 20 anos. Por conseguinte, é oportuno calcular o potencial de aquecimento global do metano, do carbono negro e do óxido nitroso num período de 20 anos para evitar subestimar o efeito real a curto prazo sobre o aquecimento global.***

---

***<sup>1-A</sup> IPCC(2021): «Climate Change 2021: The Physical Science Basis» (Alterações climáticas 2021: a base científica). Contributo do Grupo de Trabalho I para o sexto relatório de avaliação do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas.***

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Considerando 18-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-B) O carbono preto é simultaneamente um poluente atmosférico e um poluente climático de curta duração que se forma juntamente com partículas em suspensão durante a combustão, com um efeito de aquecimento significativo. Numa comunicação de outubro de 2021<sup>1-A</sup>, a UE comprometeu-se a liderar a iniciativa para o transporte marítimo de emissões nulas e poluição nula no Oceano Ártico, em conformidade com os nossos objetivos***

*do Pacto Ecológico Europeu e o pacote Objetivo 55.*

---

*1-A Comunicação conjunta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada «Um empenhamento mais forte da UE em prol de um Ártico pacífico, sustentável e próspero», JOIN/2021/27 final.*

## Alteração 31

### Proposta de regulamento Considerando 19

#### *Texto da Comissão*

(19) A utilização de fontes de energia renováveis e de sistemas de propulsão alternativos, como a energia eólica e solar, reduz consideravelmente a intensidade dos gases com efeito de estufa provenientes do consumo global de energia dos navios. ***A dificuldade*** em medir e quantificar com precisão estas fontes de energia ***(intermitência do consumo de energia, transferência direta como propulsão, etc.) não deve impedir o seu reconhecimento no consumo global de energia do navio através de um cálculo por aproximação da sua*** contribuição para o saldo energético do navio.

#### *Alteração*

(19) A utilização de fontes de energia renováveis e de sistemas de propulsão alternativos, como a energia eólica e solar, reduz consideravelmente a intensidade dos gases com efeito de estufa provenientes do consumo global de energia dos navios. Soluções para medir e quantificar com precisão estas fontes de energia, ***tais como sensores a bordo e software para avaliar as condições das rotas, estão a tornar-se cada vez mais disponíveis. Por conseguinte, a*** contribuição das fontes de energia renováveis e da propulsão alternativa para o saldo energético global do navio ***deve ser registada e contabilizada com a maior precisão possível através dos melhores meios de medição disponíveis atualmente, ou quando a medição for tecnicamente impossível, através das melhores aproximações disponíveis. Por exemplo, o documento MEPC.1/Circ.896 da Organização Marítima Internacional (OMI) fornece orientações sobre o tratamento de tecnologias inovadoras de eficiência energética, nomeadamente para estimar a energia proveniente da***



*propulsão assistida pelo vento.*

## Alteração 32

### Proposta de regulamento

#### Considerando 20

##### *Texto da Comissão*

(20) A poluição atmosférica produzida pelos navios atracados (óxidos de enxofre, óxidos de azoto e partículas) suscita preocupações importantes para as zonas costeiras e as cidades portuárias. Devem, por conseguinte, ser impostas obrigações específicas e rigorosas para reduzir as emissões dos motores dos navios atracados durante a sua permanência no porto. De acordo com os dados recolhidos em 2018 no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757, os navios de passageiros e os porta-contentores são as categorias de navios que produzem a maior quantidade de emissões pelos navios atracados. Por conseguinte, as emissões destes navios devem ser abordadas prioritariamente.

##### *Alteração*

(20) A poluição atmosférica produzida pelos navios atracados (óxidos de enxofre, óxidos de azoto e partículas) suscita preocupações importantes para as zonas costeiras e as cidades portuárias, ***com um impacto estimado de mais de 50 000 mortes por ano na União.*** Devem, por conseguinte, ser impostas obrigações específicas e rigorosas para reduzir as emissões dos motores ***de combustão interna*** dos navios atracados durante a sua permanência no porto. De acordo com os dados recolhidos em 2018 no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757, os navios de passageiros e os porta-contentores são as categorias de navios que produzem a maior quantidade de emissões pelos navios atracados. Por conseguinte, as emissões destes navios devem ser abordadas prioritariamente, ***logo seguidas das medidas e metas necessárias para dar resposta às emissões de todos os outros navios, por forma a melhorar a qualidade do ar nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. A fim de proteger melhor a saúde humana e o ambiente, o âmbito de aplicação deve ser alargado a outros tipos de navios.***

## Alteração 33

### Proposta de regulamento

#### Considerando 20-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***(20-A) Uma vez que o carbono negro é o***

*segundo maior contribuinte para o aquecimento climático causado pelos navios, devem ser incluídas no presente regulamento medidas para o reduzir, a fim de combater a poluição atmosférica e as alterações climáticas o mais rapidamente possível. A fixação de limites de intensidade de GEE rigorosos e de uma meta operacional para a eficiência energética ajudará a reduzir tanto as emissões de CO<sub>2</sub> como as emissões de carbono negro. No entanto, uma vez que a implementação dessas metas adicionais deverá levar algum tempo, são necessárias medidas adicionais para abordar com prioridade a libertação de carbono negro junto ou perto do Ártico. Por conseguinte, todos os navios abrangidos pelo presente regulamento que naveguem pelo Ártico devem ser obrigados a utilizar apenas destilados, combustíveis renováveis ou métodos de propulsão com emissões nulas.*

## Alteração 34

### Proposta de regulamento Considerando 21

#### *Texto da Comissão*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply - OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais limpo, disponível para os navios atracados, tendo em conta a crescente quota de energias renováveis no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis

#### *Alteração*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply - OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios atracados e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo **quando os navios se encontram atracados**. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais limpo, disponível para os navios atracados, tendo em conta a crescente quota de energias renováveis no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela

Alternativos – AFID), a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. Devem, consequentemente, ser estabelecidas regras específicas para impor a utilização de alimentação elétrica em terra pelos navios mais poluentes.

Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos – AFID), ***isentando os portos da obrigação de oferecer pontos de ligação da alimentação elétrica em terra quando não há procura***, a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. Devem, consequentemente, ser estabelecidas regras específicas para impor a utilização de alimentação elétrica em terra pelos navios mais poluentes, ***ao passo que a Diretiva 2014/94/UE deve garantir que os portos implantam infraestruturas de emissões nulas e evitam o aprisionamento de combustíveis fósseis pelas infraestruturas. No âmbito do presente regulamento, será necessária uma obrigação paralela dos portos no sentido de assegurar as infraestruturas necessárias, visando também evitar a concorrência desleal entre portos. Se a obrigação não for cumprida, os portos devem ser responsáveis pelo pagamento de sanções.***

## Alteração 35

### Proposta de regulamento Considerando 22

#### *Texto da Comissão*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos. Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

#### *Alteração*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos, ***como a instalação renovável a bordo, baterias e substituições de baterias.*** Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, ***em termos de poluição do ar e redução das emissões de GEE***, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

## Alteração 36

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 24**

*Texto da Comissão*

(24) As exceções em caso de **indisponibilidade ou** incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra **deverão ser limitadas** depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. A partir de **2035**, os operadores de navios deverão **planear cuidadosamente as suas escalas para** garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade **ou incompatibilidade** da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala e nas escalas nos portos **com equipamento incompatível**.

*Alteração*

(24) As exceções em caso de incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra **não devem ser realizadas** depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. **Os portos devem equipar os seus postos de acostagem, e os armadores os seus navios, com instalações elétricas que cumpram as normas aplicáveis, a fim de assegurar a total compatibilidade dos sistemas.** A partir de **2030**, os operadores de navios deverão garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente **e a saúde humana** nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala nos portos.

**Alteração 37**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 24-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(24-A) A redução dos poluentes atmosféricos é de grande preocupação para a saúde humana, mas soluções técnicas como os sistemas de depuração**

*de gases de exaustão não devem conduzir a um redirecionamento da poluição. As descargas de resíduos dos sistemas de depuração de gases de exaustão podem afetar diretamente o ambiente das rotas de navegação, podendo ser evitadas através de uma eliminação adequada nas instalações portuárias de receção.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-B) A aplicação do presente regulamento deverá ter em conta os diferentes modelos de governação para os portos em toda a União.*

### **Alteração 39**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(24-C) A coordenação entre os portos e os operadores de navios é crucial para assegurar a fluidez dos procedimentos de alimentação elétrica em terra nos portos. Os operadores de navios devem informar os portos em que fazem escala da sua intenção de se ligarem à alimentação elétrica em terra, bem como das suas necessidades de eletricidade durante uma determinada escala, em especial quando excedem as necessidades estimadas para esta categoria de navios.*

### **Alteração 40**

#### **Proposta de regulamento Considerando 25**

### *Texto da Comissão*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores *e* as autoridades marítimas.

### *Alteração*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido *e transparente* de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores, as autoridades marítimas *e administrativas*.

## **Alteração 41**

### **Proposta de regulamento Considerando 26**

#### *Texto da Comissão*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo *ou a presença* de tecnologias de assistência eólica, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no presente regulamento. À semelhança do que acontece com o Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por

#### *Alteração*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo, *a especificação técnica* das tecnologias de assistência eólica *ou qualquer fonte de energia alternativa presente a bordo, incluindo a contabilização da energia que fornecem*, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no presente regulamento. À semelhança do que acontece com o

parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador.

Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador.

## **Alteração 42**

### **Proposta de regulamento Considerando 27**

#### *Texto da Comissão*

(27) A certificação dos combustíveis é essencial para a consecução dos objetivos do presente regulamento e para garantir a integridade ambiental dos combustíveis renováveis *e hipocarbónicos*, que se prevê venham a ser implantados no setor marítimo. Essa certificação deve ser efetuada por meio de um procedimento transparente e não discriminatório. A fim de facilitar a certificação e limitar os encargos administrativos, a certificação dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado deve basear-se nas regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2018/2001. Esta abordagem de certificação deve aplicar-se igualmente ao abastecimento de combustíveis fora da União, combustíveis esses que devem ser considerados combustíveis importados, de forma análoga à prevista na Diretiva (UE) 2018/2001. Se as companhias pretenderem afastar-se dos valores por defeito previstos nessa diretiva ou neste novo quadro, tal só deverá ser viável quando os valores puderem ser certificados por um dos regimes voluntários reconhecidos ao abrigo

#### *Alteração*

(27) A certificação dos combustíveis é essencial para a consecução dos objetivos do presente regulamento e para garantir a integridade ambiental dos combustíveis renováveis, que se prevê venham a ser implantados no setor marítimo. Essa certificação deve ser efetuada por meio de um procedimento transparente e não discriminatório. A fim de facilitar a certificação e limitar os encargos administrativos, a certificação dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado deve basear-se nas regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2018/2001. Esta abordagem de certificação deve aplicar-se igualmente ao abastecimento de combustíveis fora da União, combustíveis esses que devem ser considerados combustíveis importados, de forma análoga à prevista na Diretiva (UE) 2018/2001. Se as companhias pretenderem afastar-se dos valores por defeito previstos nessa diretiva ou neste novo quadro, tal só deverá ser viável quando os valores puderem ser certificados por um dos regimes voluntários reconhecidos ao abrigo

da Diretiva (UE) 2018/2001 (para os valores «well-to-tank», do poço ao depósito) ou por meio de ensaios laboratoriais ou medições diretas das emissões («tank-to-wake», do depósito à esteira).

da Diretiva (UE) 2018/2001 (para os valores «well-to-tank», do poço ao depósito) ou por meio de ensaios laboratoriais ou medições diretas das emissões («tank-to-wake», do depósito à esteira).

## Alteração 43

### Proposta de regulamento Considerando 28

#### *Texto da Comissão*

(28) A verificação por verificadores acreditados deve garantir a exatidão e exaustividade da monitorização e comunicação de informações pelas companhias, bem como o cumprimento do presente regulamento. Por forma a garantir a imparcialidade, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação, estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008).

## Alteração 44

#### *Alteração*

(28) A verificação por verificadores acreditados deve garantir a exatidão e exaustividade da monitorização e comunicação de informações pelas companhias, bem como o cumprimento do presente regulamento. Por forma a garantir a imparcialidade *e a eficácia*, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados *e supervisionados* pelos organismos nacionais de acreditação, estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23-A,24</sup>.

---

<sup>23-A</sup> *A respetiva entidade gestora competente é definida no presente regulamento e estabelece as sanções a pagar pelas empresas em incumprimento.*

<sup>24</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008).



**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

(29) Com base nos dados e informações monitorizados e comunicados pelas companhias, os verificadores devem calcular e estabelecer a intensidade média anual, no que respeita aos gases com efeito de estufa, da energia utilizada a bordo pelos navios, bem como o saldo dos navios em relação ao limite, incluindo eventuais excedentes ou défices de cumprimento, e ainda o cumprimento dos requisitos de utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. O verificador deve notificar essas informações à companhia em causa. Se o verificador for a mesma entidade que o verificador para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757, essa notificação poderá ocorrer juntamente com o relatório de verificação ao abrigo desse regulamento. Essas informações deverão ser subsequentemente comunicadas pela companhia em causa à Comissão.

*Alteração*

(29) Com base nos dados e informações monitorizados e comunicados pelas companhias, os verificadores devem calcular e estabelecer a intensidade média anual, no que respeita aos gases com efeito de estufa, da energia utilizada a bordo pelos navios, bem como o saldo dos navios em relação ao limite, incluindo eventuais excedentes ou défices de cumprimento, e ainda o cumprimento dos requisitos de utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. O verificador ***também deve agregar separadamente, numa base anual, cada tipo de combustível ou energia consumida no posto de acostagem e no mar, incluindo para cada fonte alternativa de energia consumida, como a energia elétrica, eólica e solar.*** O verificador deve notificar ***e transmitir*** essas informações à companhia em causa. Se o verificador for a mesma entidade que o verificador para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757, essa notificação poderá ocorrer juntamente com o relatório de verificação ao abrigo desse regulamento. Essas informações deverão ser subsequentemente comunicadas pela companhia em causa à Comissão.

**Alteração 45**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

(30) A Comissão deverá criar e assegurar o funcionamento de uma base de dados eletrónica ***que registe*** o desempenho de cada navio e ***garanta*** a sua conformidade com ***o*** presente regulamento.

*Alteração*

(30) A Comissão deverá criar e assegurar o funcionamento de uma base de dados eletrónica ***gerida de forma centralizada para registar*** o desempenho de cada navio e ***assegurar*** a sua

A fim de facilitar a comunicação de informações e limitar os encargos administrativos para as companhias, os verificadores e outros utilizadores, esta base de dados eletrónica deverá basear-se no módulo THETIS-MRV existente e ter em conta a possibilidade de reutilização das informações e dos dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

conformidade com *as várias disposições do presente regulamento, bem como para recolher dados sobre a utilização de energia, sanções, flexibilidades, isenções e quaisquer outras informações pertinentes relacionadas com o regulamento.* A fim de facilitar a comunicação de informações e limitar os encargos administrativos para as empresas, os verificadores e outros utilizadores, esta base de dados eletrónica deverá basear-se no módulo THETIS-MRV existente e ter em conta a possibilidade de reutilização das informações e dos dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757. *Os dados introduzidos na base de dados devem ser comparáveis e divulgados publicamente num formato aberto, a fim de permitir ao grande público e, em particular, à sociedade civil e à comunidade científica acompanhar a transição ecológica do setor marítimo.*

## Alteração 46

### Proposta de regulamento Considerando 32

#### *Texto da Comissão*

(32) A fim de evitar o bloqueio tecnológico e continuar a apoiar a implantação das soluções mais *eficazes*, as companhias deverão ser autorizadas a agrupar os desempenhos de *diferentes* navios e a utilizar o possível desempenho excessivo de um navio para compensar o desempenho insuficiente de outro navio. Tal cria a possibilidade de recompensar o excesso de conformidade e incentiva o investimento em tecnologias mais avançadas. A possibilidade de optar por uma conformidade agrupada deve continuar a ser voluntária e sob reserva do acordo das companhias em causa.

#### *Alteração*

(32) A fim de evitar o bloqueio tecnológico e continuar a apoiar a implantação das soluções de energia renovável mais eficientes e sustentáveis, as companhias deverão ser autorizadas a agrupar os desempenhos de navios que utilizam combustíveis ou tecnologias com emissões nulas e a utilizar o possível desempenho excessivo de um navio para compensar o desempenho insuficiente de outro navio. Tal cria a possibilidade de recompensar o excesso de conformidade e incentiva o investimento em tecnologias mais avançadas. A possibilidade de optar por uma conformidade agrupada deve continuar a ser voluntária e sob reserva do

acordo das companhias em causa.

## Alteração 47

### Proposta de regulamento Considerando 33

#### *Texto da Comissão*

(33) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade («certificado de conformidade FuelEU»), emitido por um verificador de acordo com os procedimentos estabelecidos no presente regulamento, como prova do cumprimento dos limites de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio **com os** requisitos relativos à utilização **da** alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. Os verificadores deverão notificar à Comissão a emissão de tais documentos.

#### *Alteração*

(33) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade («certificado de conformidade FuelEU»), emitido por um verificador de acordo com os procedimentos estabelecidos no presente regulamento, como prova do cumprimento dos limites de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio **e dos** requisitos relativos **à utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica e à utilização de** alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. Os verificadores deverão notificar à Comissão a emissão de tais documentos. **As autoridades portuárias deverão proceder à verificação dos certificados de todos os navios abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento que façam escala nos seus portos.**

## Alteração 48

### Proposta de regulamento Considerando 35

#### *Texto da Comissão*

(35) Sem prejuízo da possibilidade de cumprimento através das disposições de flexibilidade e de agrupamento, os navios que não cumpram os limites da intensidade média anual de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo ficam sujeitos a sanções com efeito dissuasivo. A sanção deve ser proporcional à gravidade do incumprimento e eliminar qualquer

#### *Alteração*

(35) Sem prejuízo da possibilidade de cumprimento através das disposições de flexibilidade e de agrupamento, os navios que não cumpram os limites da intensidade média anual de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo ficam sujeitos a sanções com efeito dissuasivo. A sanção deve ser proporcional à gravidade do incumprimento e eliminar qualquer

vantagem económica do incumprimento, preservando-se assim condições equitativas no setor. Deve *basear-se no montante e no custo do combustível* renovável e *hipocarbónico que os navios deveriam ter utilizado para cumprir os requisitos do regulamento*.

vantagem económica do incumprimento, preservando-se assim condições equitativas no setor. Deve *ser pelo menos duas vezes superior à diferença entre o preço do combustível utilizado pelo navio e a quantidade e o preço do combustível* renovável *mais eficiente em termos de custos*.

## Alteração 49

### Proposta de regulamento Considerando 36

#### *Texto da Comissão*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no preço médio da eletricidade na UE para os consumidores não domésticos, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento.

#### *Alteração*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no preço médio da eletricidade na UE *mais recente* para os consumidores não domésticos *no momento em que é aplicada a sanção*, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento. *Caso o navio não consiga uma ligação à alimentação elétrica em terra devido à falta de infraestruturas suficientes e adequadas, o porto deve pagar a sanção.*

## Alteração 50

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 37**

*Texto da Comissão*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser utilizadas para promover a distribuição e utilização de combustíveis renováveis *e hipocarbónicos* no setor marítimo e ajudar os operadores marítimos a cumprir os seus objetivos climáticos e ambientais. Para o efeito, estas receitas devem ser afetadas ao **Fundo de Inovação referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE.**

*Alteração*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser utilizadas ***exclusivamente*** para promover a distribuição e utilização de combustíveis renováveis no setor marítimo e ajudar os operadores marítimos a cumprir os seus objetivos climáticos e ambientais. Para o efeito, estas receitas devem ser afetadas ao ***Fundo para os Oceanos criado pela Diretiva 2003/87/CE.***

**Alteração 51**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 37-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(37-A) A melhoria de competências e a requalificação dos trabalhadores do setor da construção naval e das tecnologias marítimas continuam a ser fundamentais, em especial no que diz respeito às competências ecológicas e digitais. O pacto europeu para as competências do setor deve garantir que as partes interessadas, nomeadamente os empregadores, os sindicatos, as universidades e as instituições de formação profissional, possam preparar a força de trabalho para as evoluções tecnológicas do futuro e garantir que nenhum trabalhador ou região fique para trás.***

**Alteração 52**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 37-B (novo)**

***(37-B) O diálogo social de qualidade em todos os níveis e a adesão à Diretiva da UE relativa aos conselhos de empresa europeus<sup>1-A</sup> são essenciais para alcançar uma transição justa para uma indústria de transporte marítimo inovadora com empregos de qualidade.***

---

***1-A Diretiva 2009/38/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa à instituição de um Conselho de Empresa Europeu***

### **Alteração 53**

#### **Proposta de regulamento Considerando 39**

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo jurisdicional, realizado em conformidade

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, ***à compilação de informações respeitantes*** ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo

com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

jurisdicional, realizado em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

## Alteração 54

### Proposta de regulamento Considerando 40

#### *Texto da Comissão*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas ou dos critérios aplicáveis à sua utilização, **ao estabelecimento das regras relativas à realização dos ensaios laboratoriais e às medições diretas das emissões**, à adaptação do fator de sanção, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

#### *Alteração*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas ou dos critérios aplicáveis à sua utilização, à adaptação do fator de sanção, **às sanções para os portos**, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções, **estabelecendo o sistema de rotulagem para o desempenho ambiental dos navios**. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

## Alteração 55

### Proposta de regulamento Considerando 41-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(41-A) A Comissão Europeia e todos os Estados-Membros da UE aprovaram uma declaração no Comité de Proteção do Ambiente Marítimo da OMI que observa a análise do PIAC sobre o aquecimento global antropogénico devido às emissões passadas e presentes, à luz das tendências atuais descritas nos relatórios do PIAC, reconhecendo que é essencial que o transporte marítimo internacional alcance emissões nulas de GEE até 2050 para manter as metas climáticas do Acordo de Paris dentro do alcance<sup>1-A</sup>.***

---

<sup>1-A</sup> CPMM 77/WP.1/Rev.1

## Alteração 56

### Proposta de regulamento Considerando 42

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, é preferível adotar uma abordagem global para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, suscetível de ser considerada ***mais eficaz*** devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, é preferível adotar uma abordagem global, ***igualmente eficaz e ambiciosa*** para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, suscetível de ser considerada ***responsável por criar um maior impacto*** devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações



propostas relevantes à OMI. Sempre que se obtenha um consenso sobre questões relevantes para o presente regulamento, a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar, se for caso disso, pelas regras internacionais.

pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas relevantes à OMI ***para aumentar a ambição e facilitar a expansão internacional dos combustíveis marítimos renováveis e as infraestruturas necessárias nos portos***. Sempre que se obtenha um consenso ***igualmente eficaz e ambicioso*** sobre questões relevantes para o presente regulamento, a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar, se for caso disso e sem diminuir a ambição, pelas regras internacionais.

## **Alteração 57**

### **Proposta de regulamento Considerando 42-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(42-A) A descarbonização dos transportes marítimos deve incluir a criação de zonas de baixas emissões – zona de controlo das emissões de óxidos de enxofre (SECA) e zona de controlo das emissões de óxidos de azoto (NECA) – como decidido no Mediterrâneo pelas partes contratantes na Convenção de Barcelona em 2021 e agendado para entrar em vigor em 1 de janeiro de 2025, após validação e adoção através de resolução pelo Comité de Proteção do Meio Marinho (CPMM) da Organização Marítima Internacional. O alargamento das zonas SECA e NECA deve aplicar-se em todos os mares europeus, em especial no mar Mediterrâneo, que é afetado por fontes crónicas de poluição que têm efeitos adversos na saúde humana e na biodiversidade marinha.***

## **Alteração 58**

### **Proposta de regulamento Considerando 42-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(42-B) A árdua tarefa de reduzir os gases com efeito de estufa e aumentar a remoção do carbono à escala mundial é um projeto global e, como tal, a UE deve incentivar os parceiros internacionais nos fóruns internacionais, como as futuras cimeiras COP27 e COP28 da CQNUAC, a também assumirem compromissos adicionais para reduzir os gases com efeito de estufa, bem como aumentar a remoção do carbono.***

## **Alteração 59**

**Proposta de regulamento  
Considerando 42-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(42-C) A Declaração de Clydebank para os corredores marítimos verdes prevê uma iniciativa internacional louvável para facilitar a infraestrutura de combustíveis renováveis nas rotas marítimas internacionais. Uma vez que tal poderá permitir a descarbonização completa de todas as viagens com destino aos portos da UE, a Comissão e os Estados-Membros da UE devem defender uma operacionalização e ampliação rápidas e ambiciosas da iniciativa.***

## **Alteração 60**

**Proposta de regulamento  
Considerando 42-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(42-D) Para assegurar condições equitativas a nível internacional e maximizar a integridade ambiental da legislação em matéria de combustíveis***

*renováveis, a Comissão Europeia e os Estados Membros devem promover na OMI e noutras organizações internacionais sistemas robustos de seguimento e verificação de biocombustíveis e combustíveis renováveis de origem não biológica.*

## **Alteração 61**

### **Proposta de regulamento Considerando 43**

#### *Texto da Comissão*

(43) A utilização de combustíveis renováveis *e hipocarbónicos* e de fontes alternativas de energia pelos navios que chegam a portos sob jurisdição de um Estado-Membro em toda a União, ou que deles partem, não é um objetivo suficientemente alcançável pelos Estados-Membros sem correr o risco de criar entraves ao mercado interno e distorções da concorrência entre portos e entre operadores marítimos. Este objetivo pode ser mais bem logrado com a introdução de regras uniformes a nível da União, que criem incentivos económicos para que os operadores marítimos continuem a funcionar sem entraves, cumprindo simultaneamente as suas obrigações em matéria de utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. Por conseguinte, a União poderá adotar medidas de acordo 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 esse objetivo.

#### *Alteração*

(43) A utilização de combustíveis renováveis e de fontes alternativas de energia pelos navios que chegam a portos sob jurisdição de um Estado-Membro em toda a União, ou que deles partem, não é um objetivo suficientemente alcançável pelos Estados-Membros sem correr o risco de criar entraves ao mercado interno e distorções da concorrência entre portos e entre operadores marítimos. Este objetivo pode ser mais bem logrado com a introdução de regras uniformes a nível da União, que criem incentivos económicos para que os operadores marítimos continuem a funcionar sem entraves, cumprindo simultaneamente as suas obrigações em matéria de utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. Por conseguinte, a União poderá adotar medidas de acordo 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 esse objetivo.

## **Alteração 62**

### **Proposta de regulamento Considerando 43-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(43-A) A Comissão deve assegurar a utilização e disponibilidade de ferramentas para a colaboração e o intercâmbio de boas práticas no setor dos transportes marítimos, tal como definido nas orientações para legislar melhor<sup>1-A</sup>. É fundamental que os regulamentos adotados ao abrigo do Objetivo 55 – Pacto Ecológico, CELE, bem como do Mecanismo de Recuperação e Resiliência da UE, sejam coerentes e permitam o estabelecimento de ligações entre os intervenientes do setor marítimo, com vista a tornar a UE líder dos navios ecológicos.***

---

***1-A Documento de trabalho dos serviços da Comissão, «Better Regulation Guidelines», SWD(2021) 305 final, Comissão Europeia, Bruxelas.***

*Justificação*

*Ferramentas de colaboração e intercâmbio de boas práticas, como os roteiros setoriais, podem ajudar o setor a aplicar as novas disposições previstas no regulamento, possibilitando assim uma redução mais rápida das emissões.*

**Alteração 63**

**Proposta de regulamento  
Considerando 43-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(43-B) Reconhecendo a importância de dar resposta às necessidades específicas das ilhas e das zonas remotas para assegurar a conectividade, deve ser dada flexibilidade ao setor da cabotagem marítima de passageiros, tal como previsto no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, a fim de se***

*adaptar ao regime sem comprometer o atual nível de serviços de transporte.*

## **Alteração 64**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 43-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(43-C) Para que a transição rumo às emissões nulas e os navios ecológicos sejam bem-sucedidos é necessário ir além de uma abordagem restrita e adotar uma abordagem integrada que promova medidas inovadoras para termos navios mais ecológicos, em consonância com outros atos legislativos europeus, como os Regulamentos MCV e CELE. Por exemplo, no que toca à conceção dos cascos, a novos motores e combustíveis alternativos sustentáveis, à propulsão eólica e medidas operacionais que possam ser adotadas a curto prazo para reduzir o consumo de combustível e, consequentemente, as emissões, como seja reduzir a velocidade ou planejar melhor as 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 %<sup>1-A</sup> e uma redução das emissões correspondente.*

---

<sup>1-A</sup> «The impact of international shipping on European air quality and climate forcing», Agência Europeia do Ambiente, relatório técnico n.º 4/2013.

## **Alteração 65**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – alínea -a) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***-a) A redução das emissões de gases com efeito de estufa («GEE»), por atividade de transporte, com base numa média das emissões dos navios da frota operada pela mesma companhia que cheguem a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneçam ou deles partam;***

## **Alteração 66**

### **Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

a) O limite de intensidade da emissão de gases com efeito de estufa («GEE») da energia utilizada a bordo de um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta, *e*

a) O limite de intensidade da emissão de gases com efeito de estufa («GEE») da energia utilizada a bordo de um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta;

## **Alteração 67**

### **Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***a-A) A obrigação de utilização de destilados, de combustíveis renováveis e sustentáveis ou de tecnologias de emissões nulas para a energia utilizada por navios que atravessem o Ártico e cheguem a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneçam ou deles partam;***

## **Alteração 68**

## Proposta de regulamento

### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea a-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***a-B) A obrigação de utilização de uma quota de combustíveis renováveis de origem não biológica por um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta;***

## Alteração 69

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea b)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

b) A obrigação de utilizar a alimentação elétrica terrestre ou tecnologia de emissões nulas nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro, a fim de aumentar a utilização coerente de combustíveis renováveis ***e hipocarbónicos*** e de fontes de energia alternativas em toda a União, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego marítimo e evitando distorções no mercado interno.

b) A obrigação de utilizar a alimentação elétrica terrestre ou tecnologia de emissões nulas nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro, a fim de aumentar a utilização coerente de combustíveis renováveis e de fontes de energia alternativas em toda a União, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego marítimo e evitando distorções no mercado interno.

## Alteração 70

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

a fim de aumentar a utilização coerente de combustíveis renováveis ***e hipocarbónicos*** e de fontes de energia alternativas em toda a União, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego marítimo e

a fim de aumentar a ***eficiência energética das operações de transporte marítimo e a utilização coerente de combustíveis renováveis e de fontes de energia alternativas para substituir os***

evitando distorções no mercado interno.

***combustíveis fósseis no setor do transporte marítimo*** em toda a União, ***em linha com o objetivo de neutralidade da União, o mais tardar, até 2050 e as metas do Acordo de Paris***, assegurando simultaneamente o seu bom funcionamento e evitando distorções no mercado interno.

## **Alteração 71**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – n.º 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

O presente regulamento é aplicável a todos os navios de arqueação bruta ***superior a 5 000*** toneladas, independentemente do seu pavilhão, no que respeita:

##### *Alteração*

O presente regulamento é aplicável ***aos fornecedores de combustíveis marítimos e*** a todos os navios de arqueação bruta ***igual ou superior a 400*** toneladas, independentemente do seu pavilhão, no que respeita:

## **Alteração 72**

### **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) ***à 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.

## **Alteração 73**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – alínea C-A) (nova)**



*Texto da Comissão*

*Alteração*

***c-A) à totalidade da energia utilizada nas viagens através do Ártico com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro;***

#### **Alteração 74**

##### **Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***As viagens de navios de arqueação bruta entre 400 e 5 000 toneladas que operam nas águas costeiras nacionais de um Estado-Membro com um tempo máximo de operação ininterrupta não superior a 72 horas de serviço estão isentas da contribuição para os objetivos dos artigos 4.º, e 4.º-A.***

#### **Alteração 75**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

a) «Emissão de gás com efeito de estufa», a libertação de gás carbónico (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) e óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) para a atmosfera;

a) «Emissão de gás com efeito de estufa», a libertação de gás carbónico (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) e óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) para a atmosfera ***e a forçagem radiativa direta das emissões de carbono negro;***

#### **Alteração 76**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***e-A) «Fornecedor de combustível***

*naval», um fornecedor de combustível conforme definido no artigo 2.º, ponto 38, da Diretiva (UE) 2018/2001, que fornece combustível naval num porto da União;*

## Alteração 77

### Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea g)

#### *Texto da Comissão*

g) «Tecnologia de emissões nulas», uma tecnologia que satisfaz os requisitos do anexo III e que não implica a libertação na atmosfera dos seguintes gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos pelos navios: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de azoto (No<sub>x</sub>) e partículas (PM);

#### *Alteração*

g) «Tecnologia de emissões nulas», uma tecnologia que satisfaz os requisitos do anexo III e que não implica a libertação na atmosfera dos seguintes gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos pelos navios: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), **carbono negro**, metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de azoto (No<sub>x</sub>) e partículas (PM);

## Alteração 78

### Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i)

#### *Texto da Comissão*

i) «Porto de escala», um porto *de escala na aceção do artigo 3.º, alínea b), do Regulamento (UE) 2015/757;*

#### *Alteração*

i) «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 79**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea k)**

*Texto da Comissão*

k) «Companhia», uma companhia na aceção do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757;

*Alteração*

k) «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 80**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea k-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*k-A) «Operador comercial de um navio», um operador que, mediante remuneração, presta serviços de transporte marítimo regular ou não regular para o transporte de passageiros ou mercadorias e que tem o direito de tomar decisões sobre as operações comerciais do navio, tais como a qualidade e a quantidade do combustível utilizado pelo navio.*

#### **Alteração 81**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea n)**

*Texto da Comissão*

n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo;

*Alteração*

n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo, ***sem a energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente e a energia adicional utilizada por um navio das classes de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente devido à navegação em condições de gelo;***

**Alteração 82**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea q-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(q-A) «Classe de gelo», a classificação atribuída ao navio pelas autoridades nacionais competentes do Estado da bandeira, ou por uma organização reconhecida por este Estado, atestando que o navio foi concebido para navegar em condições de gelo marinho;***

**Alteração 83**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea r)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações no lado do navio e no lado terra, a alimentar diretamente o quadro de

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações no lado do navio e no lado terra, ***bem como instalações móveis em***

distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o carregamento de baterias secundárias;

*terra ou na água*, a alimentar diretamente o quadro de distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o carregamento de baterias secundárias;

## **Alteração 84**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea s-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(s-A) Por «autoridades administradoras» das companhias de transporte marítimo entende-se: a) No caso de uma companhia de transporte marítimo registada num Estado-Membro, o Estado-Membro onde a companhia de transporte marítimo se encontra registada; b) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro, o Estado-Membro com o maior número estimado de escalas portuárias em viagens realizadas por essa companhia de transporte marítimo nos últimos dois anos de monitorização e abrangidas pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º; c) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro e que não tenha realizado nenhuma viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º nos últimos dois anos de monitorização, o Estado-Membro a partir do qual a companhia de transporte marítimo iniciou a sua primeira viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º;*

## **Alteração 85**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea x-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(x-A) «Viagem no Ártico não conforme», viagem de navio que não cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 4.º-D;*

## **Alteração 86**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea y)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(y) «Via menos favorável», o modo de produção com maior intensidade de **carbono** utilizado para um determinado combustível;

(y) «Via menos favorável», o modo de produção com maior intensidade de **gases com efeito de estufa** utilizado para um determinado combustível;

## **Alteração 87**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea z)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(z) «Equivalente de CO<sub>2</sub> », uma medida de comparação das emissões de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, com base no seu potencial de aquecimento global, a qual converte as quantidades de CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O numa quantidade equivalente de dióxido de carbono com o mesmo potencial de aquecimento global;

z) «Equivalente de CO<sub>2</sub>», uma medida de comparação das emissões de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, **carbono negro** e N<sub>2</sub>O, com base no seu potencial de aquecimento global, a qual converte as quantidades de CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O numa quantidade equivalente de dióxido de carbono com o mesmo potencial de aquecimento global **20 anos após a emissão para a atmosfera («PAG 20»);**

## **Alteração 88**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea e-E-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(ee-A) «Navegação em condições de gelo», a navegação de um navio com classe de gelo numa zona marítima situada na orla do gelo.*

## **Alteração 89**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea e-E-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(ee-B) «Orla do gelo», em conformidade com o ponto 4.4 da nomenclatura do gelo marinho da OMM, de março de 2014, a demarcação, em qualquer momento, entre o mar alto e o gelo marinho de qualquer tipo, rápido ou derivante.*

## **Alteração 90**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – título**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio

Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio e obrigação de utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica

## **Alteração 91**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

— - 2 % a partir de 1 de janeiro de 2025;

— [-5%] a partir de 1 de janeiro de 2025;

## **Alteração 92**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – travessão 2**

*Texto da Comissão*

— - 6 % a partir de 1 de janeiro de 2030;

*Alteração*

— ~~[-14%]~~ a partir de 1 de janeiro de 2030;

**Alteração 93**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – travessão 3**

*Texto da Comissão*

— - 13 % a partir de 1 de janeiro de 2035;

*Alteração*

— ~~[-26%]~~ a partir de 1 de janeiro de 2035;

**Alteração 94**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – travessão 4**

*Texto da Comissão*

— - 26 % a partir de 1 de janeiro de 2040;

*Alteração*

— ~~[-55%]~~ a partir de 1 de janeiro de 2040;

**Alteração 95**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – travessão 5**

*Texto da Comissão*

— - 59 % a partir de 1 de janeiro de 2045;

*Alteração*

— ~~[-80%]~~ a partir de 1 de janeiro de 2045;

**Alteração 96**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – travessão 6**



*Texto da Comissão*

— - 75 % a partir de 1 de janeiro de 2050.

*Alteração*

— **[-100%]** a partir de 1 de janeiro de 2050.

**Alteração 97**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***A fim de alterar o anexo I, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a aditar ou a atualizar normas de referência para a mensuração e a contabilização precisas da contribuição das fontes de energia alternativas à luz do progresso científico e técnico.***

**Alteração 98**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ou do poço à esteira, relacionados com quaisquer novas fontes de energia ou a adaptar os fatores de emissão existentes para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou com a legislação da União no domínio da energia.

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a ***garantir que os fatores de emissão sejam tão representativos quanto possível das emissões reais, à luz dos melhores conhecimentos científicos e técnicos disponíveis***, a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ***ou do poço à esteira***, relacionados com ***o carbono negro e*** quaisquer novas fontes de energia, a adaptar os fatores de emissão existentes para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou leis da União no domínio da energia, ***do ambiente e do clima***.

## **Alteração 99**

### **Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato delegado em conformidade com o artigo 26.º para alterar o anexo II, a fim de diferenciar os fatores de emissão do poço ao depósito da categoria «Fóssil» com base na sua origem, especificando e incluindo pelo menos as respetivas emissões a montante, de transporte e no caso do GNL também as emissões de liquefação, armazenamento e carregamento de navios.**

## **Alteração 100**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 4-A (novo)**

**Quota mínima para combustíveis renováveis de origem não biológica para navios**

**1. A quota anual de combustíveis renováveis de origem não biológica ou da utilização direta de energias renováveis utilizada a bordo de um navio durante um período de informação deve situar-se, pelo menos, nos seguintes valores:**

- 6% a partir de 1 de janeiro de 2030;**
- 12% a partir de 1 de janeiro de 2035;**
- 24% a partir de 1 de janeiro de**

2040;

– 48% a partir de 1 de janeiro de 2045;

- 70% a partir de 1 de janeiro de 2050.

## **Alteração 101**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 4-B**

##### ***Obrigações de comunicação dos fornecedores de combustível naval***

***Até 31 de março de cada ano de referência, os fornecedores de combustível marítimo devem comunicar, na base de dados de conformidade referida no artigo 16.º, as seguintes informações relativas ao período de comunicação:***

- a) O volume de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro e para cada tipo de energia;***
- b) As emissões ao longo do ciclo de vida, a origem das matérias-primas e o processo de conversão de cada tipo de combustível renovável e hipocarbónico fornecido nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro.***

## **Alteração 102**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 4.º-C**

***Quota mínima de combustíveis renováveis de origem não biológica disponíveis nos***

*portos da União*

**1. Os fornecedores de combustível marítimo devem assegurar que o combustível marítimo vendido no período de um ano aos navios nos portos da União cumpre os valores e as datas de aplicação estabelecidos no artigo 4.º, alínea a), a fim de fornecer os combustíveis necessários aos navios.**

**Alteração 103**

**Proposta de regulamento  
Artigo 4-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 4-D**

***Eficiência energética e operacional:  
Intensidade das emissões de gases com  
efeito de estufa por atividade de  
transporte***

**1. As companhias devem reduzir de forma linear as emissões anuais de gases com efeito de estufa 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 ou, se for caso disso, com o Regulamento (UE) 2015/757.**

**2. Se, num determinado período de referência, uma companhia não cumprir a redução anual referida no n.º 1, a autoridade administradora da companhia imporá uma sanção pecuniária eficaz, proporcionada e dissuasiva. O pagamento da sanção por emissões em excesso não exonera a companhia da obrigação que lhe incumbe por força do n.º 1. No caso das companhias que não cumpram os limites de emissão estabelecidos nos**

*termos do presente artigo, são aplicáveis as disposições do artigo 23.º, n.º 3.*

*3. A Comissão deve adotar atos delegados até ... [6 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], em conformidade com o artigo 26.º, para complementar o presente regulamento:*

*i) definindo o desempenho médio por categoria de navios a que se refere o n.º 1;*

*ii) determinando a base de referência e o fator de redução linear anual a aplicar a cada categoria de navios utilizando os dados do THETIS-MCV, incluindo o parâmetro obrigatório «carga transportada» e o sistema de recolha de dados da OMI, se disponível, 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;*

*iii) especificando as regras e os meios para calcular e cobrar as sanções relativas às emissões excedentárias a que se refere o n.º 2; (iv) especificando quaisquer outras regras e métodos necessários para o cumprimento e a verificação do cumprimento do disposto no presente artigo por todos os navios abrangidos pelo âmbito do presente regulamento.*

#### **Alteração 104**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 1 – alínea b-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**b-A) Navios graneleiros;**

#### **Alteração 105**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 2 – alínea b-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-B) Petroleiros;***

**Alteração 106**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 2 – alínea b-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***B-C) Todos os navios restantes,  
conforme definido no artigo 2.º, até [1 de  
janeiro de 2035].***

**Alteração 107**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 3 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***e) não possam ligar-se à alimentação  
elétrica terrestre porque a instalação em  
terra no porto não é compatível com o  
equipamento de alimentação elétrica de  
terra disponível a bordo;***

***Suprimido***

**Alteração 108**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. 3-A. Os operadores de navios  
devem informar antecipadamente os  
portos em que fazem escala da sua  
intenção de se ligarem à alimentação  
elétrica em terra e indicar a quantidade de  
eletricidade de que necessitam durante***

*uma determinada escala, bem como quais os equipamentos elétricos existentes a bordo.*

## Alteração 109

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-B.** *Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato de execução que defina o conteúdo, o formato e os prazos para que os operadores de navios forneçam às autoridades do porto de escala as informações solicitadas no n.º 3-A.*

## Alteração 110

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas, ou os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias sejam **consideradas** equivalentes às tecnologias enumeradas nesse anexo à luz do progresso científico e técnico.

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas, ou **modificar** os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias **ou novos critérios de utilização** sejam **considerados** equivalentes **ou melhores em relação** às tecnologias enumeradas nesse anexo à luz do progresso científico e técnico.

## Alteração 111

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 5-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-A. O porto de escala deve assegurar aos navios um abastecimento suficiente de eletricidade a partir da rede terrestre e que a instalação em terra permite a utilização do equipamento de alimentação elétrica mais utilizado a bordo, em conformidade com os requisitos estabelecidos no [AFIR COM/2021/559 final].**

## **Alteração 112**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

6. A partir de 1 de janeiro de 2035, **as exceções enumeradas nas alíneas d) e e)** do n.º 3 não podem ser aplicadas a um navio, no total, mais de cinco vezes durante um ano de informação. As escalas portuárias não são contabilizadas para efeitos do cumprimento desta disposição se a companhia demonstrar que não podia razoavelmente ter conhecimento de que o navio não está em condições de estabelecer a ligação pelos motivos referidos nas alíneas d) e e) do n.º 3.

6. A partir de 1 de janeiro de 2035, **a exceção enumerada na alínea d)** do n.º 3 não pode ser aplicadas a um navio, no total, mais de cinco vezes durante um ano de informação. As escalas portuárias não são contabilizadas para efeitos do cumprimento desta disposição se a companhia demonstrar que não podia razoavelmente ter conhecimento de que o navio não está em condições de estabelecer a ligação pelos motivos referidos na alínea d) do n.º 3.

## **Alteração 113**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 5-A (novo)**

**Requisito adicional para a energia utilizada em viagens pelo Ártico**

**1. Um navio que navegue pelo**



*Ártico, para responder às suas necessidades energéticas, deve utilizar destilados ou combustíveis renováveis sustentáveis, a menos que seja totalmente alimentado por tecnologias de emissão zero, conforme definido no Anexo III.*

*2. ° 1 não prejudica os requisitos mais ambiciosos que possam resultar da aplicação dos artigos 4.º, 4.º-A e 5.º.*

*3. A Comissão deve adotar atos delegados até ... [6 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], em conformidade com o artigo 26.º, para complementar o presente regulamento, especificando as regras e as metodologias necessárias para o acompanhamento, a cumprimento e a verificação do cumprimento do presente artigo.*

## **Alteração 114**

### **Proposta de regulamento Artigo 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 5-B**

##### **Sistemas de depuração de gases de exaustão de circuito aberto**

*1. As descargas de resíduos dos sistemas de depuração de gases de exaustão («depuradores») em águas abertas em viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento serão proibidas a partir de 1 de janeiro de 2027.*

*2. Até 1 de janeiro de 2024, a Comissão deve adotar um ato delegado que estabeleça os requisitos pormenorizados para o cumprimento desta obrigação.*

## **Alteração 115**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 6 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação pelo verificador. As companhias devem **permitir estabelecer, com segurança razoável**, a integridade dos dados das emissões a monitorizar e comunicar.

*Alteração*

3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação pelo verificador. As companhias devem **garantir** a integridade dos dados das emissões a monitorizar e comunicar.

**Alteração 116**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 6 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. Para a realização das atividades de monitorização e comunicação de informações previstas nos artigos 7.º a 9.º e 14.º do presente regulamento, devem ser utilizadas, se for caso disso, as informações e os dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

*Alteração*

5. Para a realização das atividades de monitorização e comunicação de informações previstas nos artigos 7.º, 8.º e 14.º do presente regulamento, devem ser utilizadas, se for caso disso, as informações e os dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

**Alteração 117**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

d) Uma descrição de que o navio instalou e certificou equipamento para permitir a ligação à alimentação elétrica terrestre, a uma tensão e frequência especificadas, incluindo os dispositivos especificados nas normas CEI/IEEE

*Alteração*

d) Uma descrição de que o navio instalou e certificou equipamento para permitir a ligação à alimentação elétrica terrestre, a uma tensão e frequência especificadas, incluindo os dispositivos especificados nas normas CEI/IEEE

80005-1 (alta tensão) e IEC/IEEE 80005-3 (baixa tensão), ou se encontra equipado com fontes alternativas de energia ou com tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III;

80005-1 (alta tensão) e IEC/IEEE 80005-3 (baixa tensão), ou se encontra equipado com fontes alternativas de energia ou com tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III, ***juntamente com uma descrição das suas principais especificações técnicas, incluindo a respetiva capacidade expressa em megajoules (MJ), sempre que necessário;***

## **Alteração 118**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3 – alínea e)**

#### *Texto da Comissão*

e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º;

#### *Alteração*

e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º, 5.º, ***incluindo as fontes de energia destinadas a alimentar a tecnologia de emissão zero especificada no anexo III, tal como a principal fonte de energia destinada a carregar o armazenamento de eletricidade a bordo e a alimentar as células de combustível, e no artigo 5.º-A;***

## **Alteração 119**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – parágrafo 3 – alínea k)**

#### *Texto da Comissão*

k) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;

#### *Alteração*

k) Descrição ***das medidas adotadas para evitar lacunas nos dados e fraude e*** do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos ***inevitáveis, bem como dos métodos para identificar erros nos dados;***

## **Alteração 120**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – parágrafo 3 – alínea 1-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***l-A) Informações sobre a classe de gelo do navio, caso a energia adicional devido à classe de gelo do navio deva ser excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;***

**Alteração 121**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea 1-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***l-B) Uma lista do pessoal que está autorizado a registar dados no plano de monitorização e documentação relativa à sua formação.***

**Alteração 122**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea 1-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***l-C) Uma descrição do procedimento de monitorização da distância percorrida para toda a viagem e quando navega em condições de gelo, da data e hora em que navega em condições de gelo, do consumo de combustível e da energia fornecida por fontes de energia de substituição ou por uma tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III, quando navegar em condições de gelo, se a energia adicional devido à navegação em condições de gelo for excluída do âmbito da energia utilizada a bordo.***

## Alteração 123

### Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

4. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. A Comissão, **por meio de atos de execução, determina esses modelos**, incluindo as regras técnicas para a sua aplicação uniforme. **Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.**

#### *Alteração*

4. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. A Comissão **adota atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo planos de monitorização normalizados com base em modelos**, incluindo as regras técnicas para a sua aplicação e utilização uniformes.

## Alteração 124

### Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 2 – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

2. As companhias alteram o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:

#### *Alteração*

2. As companhias alteram o plano de monitorização **sem demora injustificada** se se verificar uma das seguintes situações:

## Alteração 125

### Proposta de regulamento Artigo 8 – parágrafo 2 – alínea e-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**e-A) Sempre que os métodos para evitar lacunas nos dados e identificar erros nos dados sejam considerados inadequados para garantir a solidez e a transparência dos dados.**

## Alteração 126

### Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 4

*Texto da Comissão*

4. As alterações do plano de monitorização a que se refere o n.º 2, alíneas b), c) **e d)**, do presente artigo, são sujeitas à avaliação do verificador. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia em causa se essas alterações são conformes com o artigo 6.º.

*Alteração*

4. As alterações do plano de monitorização a que se refere o n.º 2, alíneas b), c), **d) e e-A)**, do presente artigo, são sujeitas à avaliação do verificador. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia em causa se essas alterações são conformes com o artigo 6.º.

**Alteração 127**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 8-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 8.º-A**

***Certificado de abastecimento de combustíveis navais FuelEU Maritime***

***1. Os fornecedores de combustível naval entregam ao comandante do navio um «certificado de abastecimento de combustíveis navais FuelEU Maritime», que deve ser anexado à guia de entrega de combustível. O fornecedor de combustível é responsável pela exatidão das informações.***

***2. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução em conformidade com o artigo 26.º para criar um modelo para o certificado de abastecimento de combustíveis navais FuelEU Maritime, referido no n.º 1 do presente artigo.***

**Alteração 128**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – título**

*Texto da Comissão*

Certificação de biocombustíveis, biogás, combustíveis líquidos e gasosos renováveis

*Alteração*

Certificação de biocombustíveis, biogás, combustíveis líquidos e gasosos renováveis

de origem não biológica para transportes e combustíveis *de carbono reciclado*

de origem não biológica para transportes e *outros* combustíveis

## Alteração 129

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 1 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

1. Sempre que os biocombustíveis, o biogás, os combustíveis renováveis de origem não biológica e os combustíveis *de carbono reciclado*, tal como definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, devam ser tidos em conta para os efeitos referidos no artigo 4.º, *n.º 1*, do presente regulamento, aplicam-se as seguintes regras:

##### *Alteração*

1. Sempre que os biocombustíveis, o biogás, os combustíveis renováveis de origem não biológica e os *outros* combustíveis, tal como definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, devam ser tidos em conta para os efeitos referidos no artigo 4.º do presente regulamento, aplicam-se as seguintes regras:

## Alteração 130

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – parágrafo 1 – alínea b)

##### *Texto da Comissão*

b) Os fatores de emissão de gases com efeito de estufa dos combustíveis renováveis de origem não biológica e *dos combustíveis de carbono reciclado* que cumpram os limiares de redução das emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos no artigo 27.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2018/2001 *são* determinados de acordo com as metodologias estabelecidas nessa diretiva;

##### *Alteração*

b) Os fatores de emissão de gases com efeito de estufa dos combustíveis renováveis de origem não biológica e de outros combustíveis que cumpram os limiares de redução das emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos no artigo 27.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2018/2001 *e nos atos delegados pertinentes sobre adicionalidade e metodologia de GEE devem ser* determinados de acordo com as metodologias estabelecidas nessa diretiva;

## Alteração 131

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – parágrafo 1 – alínea c)

*Texto da Comissão*

c) Os biocombustíveis e o biogás que não cumpram o disposto na alínea a) ou que sejam produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano e animal devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustível;

*Alteração*

c) Os biocombustíveis e o biogás que não cumpram o disposto na alínea a) ou que sejam produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano e animal, ***incluindo as culturas intermédias e os destilados de ácidos gordos de palma***, devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustível;

**Alteração 132**

**Proposta de regulamento  
Artigo 9 – n.º 1 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

d) Os combustíveis renováveis de origem não biológica ***e os combustíveis de carbono reciclado*** que não cumpram o disposto na alínea b) devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustíveis.

*Alteração*

d) Os combustíveis renováveis de origem não biológica que não cumpram o disposto na alínea b) ***e quaisquer outros combustíveis que não cumpram os critérios de sustentabilidade e de redução dos gases com efeito de estufa estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001*** devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustíveis;

**Alteração 133**

**Proposta de regulamento  
Artigo 9 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. As companhias devem fornecer dados precisos e fiáveis sobre a intensidade das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de

*Alteração*

2. As companhias devem fornecer dados precisos, ***completos*** e fiáveis sobre a intensidade das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos



origem não biológica *e dos combustíveis de carbono reciclado*, verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.ºs 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

combustíveis renováveis de origem não biológica *e de outros* combustíveis verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.ºs 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

## Alteração 134

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira), desde que os valores reais sejam certificados por meio de *ensaios em laboratório ou* medições diretas das emissões. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização dos ensaios laboratoriais e às medições diretas das emissões.

#### *Alteração*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira), desde que os valores reais sejam certificados por meio de medições diretas das emissões *em conformidade com o artigo 30.º, n.º 5, e o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2018*. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização das medições diretas das emissões. *No que respeita aos valores reais relacionados com os combustíveis renováveis de origem não biológica, os valores devem ser desenvolvidos de acordo com o anexo V da Diretiva (UE) 2018/2001 e os próximos atos delegados em matéria de adicionalidade e metodologia de GEE para combustíveis renováveis de origem não biológica.*

## Alteração 135

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização

#### *Alteração*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização

com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca exceder o início do período de informação.

com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê **sem atrasos indevidos** o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca exceder **um mês antes do** início do período de informação.

### Alteração 136

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 10 – n.º 3

###### *Texto da Comissão*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

###### *Alteração*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, **sem atrasos indevidos**, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

### Alteração 137

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 11 – n.º 2 – alínea d)

###### *Texto da Comissão*

d) A utilização de fontes de alimentação elétrica em terra ou a existência de exceções certificadas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5.

###### *Alteração*

d) A utilização de fontes de alimentação elétrica em terra ou a existência de exceções **enumeradas no artigo 5.º, n.º 3, tal como** certificadas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5.

## Alteração 138

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – parágrafo 2 – alínea d-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-A) As fontes de energia comunicadas utilizadas para efeitos do cumprimento das disposições que constam do artigo 5.º-A;***

## Alteração 139

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – parágrafo 2 – alínea d-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-B) Os registos pertinentes do navio são completos, transparentes e coerentes.***

## Alteração 140

### Proposta de regulamento

#### Artigo 12 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as quantidades, os tipos e os fatores relacionados com as emissões comunicadas da energia utilizada a bordo pelos navios com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem detetados desvios ***significativos***, o verificador realiza novas análises.

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as quantidades, os tipos e os fatores relacionados com as emissões comunicadas da energia utilizada a bordo pelos navios com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem detetados desvios, o verificador realiza novas análises.

## Alteração 141

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 12 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. O verificador deve fornecer, para cada um dos navios sob sua vigilância, um programa individual de gestão da qualidade das medidas a serem tomadas para evitar lacunas e erros nos dados.**

**Alteração 142**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 13 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008. **O organismo nacional de acreditação comunica sem demora injustificada à Comissão a lista dos verificadores acreditados juntamente com as informações que permitem a sua identificação e regista-os na base de dados.**

**Alteração 143**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 13 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores **e garantir a independência e a imparcialidade dos verificadores.** Os

princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

#### Alteração 144

##### Proposta de regulamento

##### Artigo 14 – parágrafo 1 – alínea b)

###### *Texto da Comissão*

b) Para cada navio abrangido pelo disposto no artigo 5.º, n.º 1, a ligação e a utilização da energia em terra ou a existência de qualquer das exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3;

###### *Alteração*

b) Para cada navio abrangido pelo disposto no artigo 5.º, n.º 1, a ligação e a utilização da energia em terra ou a existência de qualquer das exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3, ***tal como certificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 5;***

#### Alteração 145

##### Proposta de regulamento

##### Artigo 14 – parágrafo 1 – alínea c)

###### *Texto da Comissão*

c) A quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar;

###### *Alteração*

c) A quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem, ***no porto*** e no mar;

#### Alteração 146

##### Proposta de regulamento

##### Artigo 14 – n.º 1 – alínea e)

###### *Texto da Comissão*

e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto de acostagem e no mar.

###### *Alteração*

e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto de acostagem e no mar, ***nomeadamente a quantidade de cada fonte de energia que alimenta as tecnologias de emissões nulas, tais como o vento, a energia solar, fonte de eletricidade armazenada em baterias, tipos de combustível que***

*alimentam as células de combustível e as baterias.*

#### **Alteração 147**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*e-A) Quando aplicável, a data, hora e localização geográfica de entrada/saída do Ártico e a quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar;*

#### **Alteração 148**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*e-B) A classe de gelo do navio, caso a energia adicional devido à classe de gelo do navio deva ser excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;*

#### **Alteração 149**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*e-C) A data e a hora de navegação em condições de gelo, a quantidade de cada tipo de combustível consumido durante a navegação em condições de gelo, a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida na navegação em condições de gelo, a distância percorrida durante a navegação em condições de gelo, a distância*

*percorrida durante a viagem, a quantidade de cada tipo de combustível consumido no mar, a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida no mar, se a energia adicional devida à navegação em condições de gelo for excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;*

## **Alteração 150**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 14 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. As companhias devem registar **anualmente** as informações e os dados enumerados no n.º 1 **de forma transparente**, a fim de permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

##### *Alteração*

2. As companhias devem registar **atempadamente e de forma transparente** as informações e os dados enumerados no n.º 1 **na base de dados referida no artigo 16.º e compilá-los anualmente**, a fim de permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

## **Alteração 151**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 15 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**a-A) Calcular, quando for o caso, a percentagem de combustíveis renováveis de origem não biológica sobre a energia média anual utilizada a bordo do navio em questão;**

## **Alteração 152**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 15 – parágrafo 2 – alínea C-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**c-A) Avaliar, sempre que necessário, o cumprimento dos requisitos previstos no**

*artigo 5.º-A (novo);*

### **Alteração 153**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**d) Calcular o montante das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2.**

**Suprimido**

*Justificação*

*Transferido para passar a ser uma tarefa das autoridades competentes.*

### **Alteração 154**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 15 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**d-A) Agregar anualmente, e em separado, as informações monitorizadas e registadas em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, alíneas c), d), e) e e-A), para cada navio e fornecê-las às companhias para que sejam enviadas para a base de dados nos termos do artigo 16.º, n.º 3;**

### **Alteração 155**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 15 – n.º 2 – alínea d-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**d-B) Compilar as informações supramencionadas e apresentá-las à autoridade competente do Estado-Membro.**



## Alteração 156

### Proposta de regulamento

#### Artigo 15 – n.º 2 – alínea d-C (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-C) Avaliar a qualidade e coerência do plano de monitorização, dos dados introduzidos e da adesão ao sistema de gestão da qualidade.***

## Alteração 157

### Proposta de regulamento

#### Artigo 15 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. Com base nas informações fornecidas pelo verificador, a autoridade competente do Estado-Membro deve calcular o montante das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2.***

## Alteração 158

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – título

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Base de dados sobre a conformidade e apresentação de relatórios

Base de dados sobre a conformidade, apresentação de relatórios ***e publicação de informações***

## Alteração 159

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. A Comissão deve desenvolver, assegurar o funcionamento e a atualização de uma base de dados eletrónica sobre a

1. A Comissão deve desenvolver, assegurar o funcionamento e a atualização de uma base de dados eletrónica sobre a

conformidade para o controlo do cumprimento do disposto nos artigos 4.º e 5.º. A base de dados sobre a conformidade deve ser utilizada para manter um registo do saldo de conformidade dos navios e da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º. Deve ser acessível às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes e à Comissão.

conformidade *gerida de forma centralizada, a integrar no sistema THETIS-MCV criado nos termos do Regulamento (UE) 2015/757*, para o controlo do cumprimento do disposto nos artigos 4.º, 4.º-A, 5.º, 5.º-A, e o *armazenamento e a publicação das informações apresentadas pelas empresas ao abrigo do n.º 3 do presente artigo*. A base de dados sobre a conformidade deve ser utilizada para manter um registo do saldo de conformidade dos navios, da utilização *das isenções previstas no artigo 5.º, n.º 3*, da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, *das sanções previstas no artigo 20.º e dos dados apresentados nos termos do n.º 3*. *A base de dados* deve ser acessível às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes, à Comissão *e ao público em geral de forma transparente e convivial. As informações incluídas na base de dados devem ser disponibilizadas em formato aberto, sem anonimização nem agregação.*

## **Alteração 160**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 16 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as regras relativas aos direitos de acesso e as especificações funcionais e técnicas da base de dados sobre a conformidade. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

##### *Alteração*

2. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as regras relativas aos direitos de acesso e as especificações funcionais e técnicas da base de dados sobre a conformidade. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

## **Alteração 161**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 16 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas pelo verificador, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

*Alteração*

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas *e calculadas* pelo verificador, *a utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, as exceções anuais previstas no artigo 5.º, n.º 3, caso existam*, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

**Alteração 162**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Se o navio apresentar um excedente de conformidade durante o período abrangido pelo relatório, a companhia pode inscrevê-lo no saldo de conformidade do mesmo navio no período de referência seguinte. A companhia deve registar o excedente de conformidade para o período de informação seguinte na base de dados de conformidade, sob reserva de aprovação pelo respetivo verificador. A companhia deixa de poder acumular o excedente de conformidade após a emissão do certificado de conformidade FuelEU.

*Alteração*

1. Se o navio apresentar um excedente de conformidade durante o período abrangido pelo relatório, a companhia pode inscrevê-lo no saldo de conformidade do mesmo navio no período de referência seguinte. A companhia deve registar o excedente de conformidade para o período de informação seguinte na base de dados de conformidade, sob reserva de aprovação pelo respetivo verificador. A companhia deixa de poder acumular o excedente de conformidade após a emissão do certificado de conformidade FuelEU. ***O excedente de conformidade não utilizado para o período abrangido pelo relatório seguinte terá uma validade de três anos.***

**Alteração 163**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. As companhias são autorizadas a depositar o seu excedente de conformidade proveniente de navios cuja propulsão se faça totalmente a partir de energias renováveis, como a energia eólica ou solar, desde que esses navios não sejam utilizados unicamente para fins de lazer.***

**Alteração 164**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) por um navio que esteja no seu último ano de operação;***

**Alteração 165**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 18 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Os saldos de conformidade de dois ou mais navios, verificados pelo mesmo verificador, podem ser agrupados para efeitos do cumprimento dos requisitos do artigo 4.º. O saldo de conformidade de um navio não pode ser incluído em mais do que um agrupamento no mesmo período de informação.

1. Os saldos de conformidade de dois ou mais navios, verificados pelo mesmo verificador, podem ser agrupados para efeitos do cumprimento dos requisitos do artigo 4.º, ***até 31 de dezembro 2039***. O saldo de conformidade de um navio não pode ser incluído em mais do que um agrupamento no mesmo período de informação.

**Alteração 166**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 20 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, a companhia tem de pagar uma sanção pecuniária. **O verificador** deve calcular o montante da sanção com base na fórmula especificada no anexo V.

*Alteração*

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, **esse défice é adicionado ao saldo do navio no período de informação seguinte, e** a companhia tem de pagar uma sanção pecuniária **dissuasiva correspondente ao dobro do montante e custo dos combustíveis renováveis que os navios deveriam ter usado para cumprir os requisitos do presente regulamento. A autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo** deve calcular o montante da sanção com base na fórmula especificada no anexo V.

**Alteração 167**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 20 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. A companhia deve pagar uma sanção por cada escala não conforme. **O verificador** deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR por megawatts de potência instalada a bordo e pelo número de horas **completas** despendidas no posto de acostagem.

*Alteração*

2. A companhia deve pagar uma sanção por cada escala não conforme. **A autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo** deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR por megawatts de potência instalada a bordo e pelo número **arredondado** de horas despendidas no posto de acostagem.

**Se um navio não cumprir o mandato combustíveis renováveis de origem não biológica definido no artigo 4.º-A, a respetiva diferença em pontos percentuais é multiplicada por 2 e adicionada como malus ao limite previsto no artigo 4.º, n.º 2, a menos que o incumprimento da quota se deva à falta de abastecimento de combustível.**

## Alteração 168

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-A. Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato delegado nos termos do artigo 26.º, para especificar as modalidades da sanção prevista no n.º 2, os critérios de aplicação e as regras de execução.**

## Alteração 169

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 2-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-B. A companhia deve pagar uma sanção dissuasiva por cada viagem ao Ártico não conforme. Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato delegado nos termos do artigo 26.º, para estabelecer a fórmula de cálculo do montante da sanção para as viagens ao Ártico não conformes.**

## Alteração 170

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Não obstante o disposto no artigo 19.º, n.º 1, o verificador emite um certificado de conformidade FuelEU assim que as sanções referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo forem pagas. As ações referidas no presente artigo, bem como a prova dos pagamentos financeiros em conformidade com o artigo 21.º, devem ser

3. Não obstante o disposto no artigo 19.º, n.º 1, o verificador emite um certificado de conformidade FuelEU assim que as sanções referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo forem pagas. **O verificador emite um certificado de conformidade FuelEU através do pagamento das sanções a uma empresa por um período**

registadas no certificado de conformidade FuelEU.

*máximo de dois anos consecutivos. Em relação ao segundo ano consecutivo de não conformidade, a sanção calculada com base na fórmula especificada no anexo V e o défice de conformidade do navio no período seguinte serão duplicados. No períodos de comunicação seguintes, o verificador não emitirá um certificado de conformidade FuelEU. As ações referidas no presente artigo, bem como a prova dos pagamentos financeiros em conformidade com o artigo 21.º, devem ser registadas no certificado de conformidade FuelEU.*

## Alteração 171

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. A empresa deverá ter direito contra o operador comercial do navio ao reembolso dos custos e das responsabilidades incorridos pela empresa enquanto entidade regulamentada nos termos do presente regulamento.***

## Alteração 172

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no n.º 2 do presente artigo, tendo em conta a evolução do custo da energia.

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no n.º 2 do presente artigo, tendo em conta a evolução do custo da energia ***e garantindo o efeito dissuasivo das sanções. Em especial, a Comissão deve assegurar que***

*as sanções se mantenham pelo menos duas vezes superior à diferença entre o preço do combustível utilizado pelo navio e a quantidade e o preço do combustível renovável mais eficiente em termos de custos.*

## **Alteração 173**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-A. O fornecedor de combustível naval deve pagar uma sanção pelo não fornecimento dos combustíveis necessários nos portos da União, tal como previsto no artigo 4.º-B.***

*Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato delegado nos termos do artigo 26.º, para estabelecer a fórmula de cálculo do montante da sanção, os critérios de aplicação e as regras de execução.*

## **Alteração 174**

### **Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-B. O porto de escala deverá pagar uma sanção por não assegurar o fornecimento suficiente de eletricidade a partir da rede terrestre que permita a utilização da maioria dos equipamentos elétricos de terra a bordo.***

*Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato delegado nos termos do artigo 26.º, para estabelecer a fórmula de cálculo do montante da sanção, os critérios de aplicação e as regras de*



*execução.*

## Alteração 175

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – título

##### *Texto da Comissão*

Aplicação de sanções com vista a apoiar a utilização de combustíveis renováveis e *hipocarbónicos* no setor marítimo.

##### *Alteração*

Aplicação de sanções com vista a apoiar a utilização de combustíveis renováveis no setor marítimo.

## Alteração 176

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. As sanções *aplicadas* referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, *revertem a favor de projetos comuns destinados à rápida implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo. Os projetos financiados pelos fundos* provenientes das sanções devem *estimular a produção de maiores quantidades de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para o setor marítimo, facilitar a construção de instalações adequadas de abastecimento de combustível ou de portos de ligação elétrica nos portos e apoiar o desenvolvimento, o ensaio e a implantação das tecnologias europeias mais inovadoras na frota, a fim de alcançar reduções significativas das emissões.*

##### *Alteração*

1. As sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, *devem ser aplicadas para 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 anuais* provenientes das sanções devem *ser utilizados para contribuir para a proteção, a recuperação e a melhoria da gestão dos ecossistemas marinhos afetados pelo aquecimento global, como é o caso das zonas marinhas protegidas, e para promover uma economia azul sustentável transversal, como a energia marinha renovável. Todos os projetos apoiados com as receitas das sanções são tornados públicos e são consentâneos com os objetivos do presente regulamento.*

## Alteração 177

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo *de Inovação* referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo de Inovação.

##### *Alteração*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo *para os Oceanos* referido no [artigo X] da Diretiva 2003/87/CE *e podem ser utilizadas nos termos do n.º 1*. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo de Inovação.

## Alteração 178

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de completar o presente regulamento no que diz respeito às modalidades de pagamento das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2.

##### *Alteração*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de completar o presente regulamento no que diz respeito às modalidades de pagamento das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, *e às modalidades de disponibilização ao público das informações sobre os projetos apoiados*.

## Alteração 179

### Proposta de regulamento

#### Artigo 22-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

#### *Artigo 22-A (novo)*

***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 2023, a Comissão deve adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.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 180**

**Proposta de regulamento  
Artigo 23 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [dd/mm/20xx] e notificam-na sem demora de quaisquer alterações ulteriores às mesmas.

*Alteração*

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem de imediato notificar a Comissão dessas disposições até ***[seis meses após a entrada em vigor do presente regulamento]*** e de qualquer alteração posterior das mesmas. ***Até [à entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho a visão geral das medidas nacionais estabelecidas pelos Estados-Membros e comunica sem demora quaisquer alterações ulteriores às mesmas.***

## Alteração 181

### Proposta de regulamento Artigo 23 – n.º 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-A.** *A Comissão presta assistência técnica aos Estados-Membros, se for caso disso, no cumprimento das obrigações decorrentes do presente regulamento.*

## Alteração 182

### Proposta de regulamento Artigo 23 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Se um navio não tiver apresentado um certificado de conformidade FuelEU válido durante dois ou mais períodos de informação consecutivos e se outras medidas coercivas não permitirem assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de escala **pode**, após ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma decisão de expulsão. A autoridade competente do Estado-Membro notifica a decisão de expulsão à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de pavilhão em causa. Os Estados-Membros, com exceção dos Estados-Membros cujo pavilhão o navio arvora, recusarão a entrada do navio que foi objeto da ordem de expulsão em todos os seus portos até que a companhia cumpra as suas obrigações. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, ordena a detenção do pavilhão até que a companhia

3. Se um navio não tiver apresentado um certificado de conformidade FuelEU válido durante dois ou mais períodos de informação consecutivos e se outras medidas coercivas não permitirem assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de escala **deve**, após ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma decisão de expulsão. A autoridade competente do Estado-Membro notifica a decisão de expulsão à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de pavilhão em causa. Os Estados-Membros, com exceção dos Estados-Membros cujo pavilhão o navio arvora, recusarão a entrada do navio que foi objeto da ordem de expulsão em todos os seus portos até que a companhia cumpra as suas obrigações. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, ordena a detenção do pavilhão até que a companhia

cumpra as suas obrigações.

cumpra as suas obrigações.

## Alteração 183

### Proposta de regulamento

#### Artigo 25 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros devem designar uma ou várias autoridades competentes como responsáveis pela aplicação e execução do presente regulamento («autoridades competentes»). Comunicam os seus nomes e dados de contacto à Comissão. A Comissão publica no seu sítio Web a lista das autoridades competentes.

##### *Alteração*

Os Estados-Membros devem designar uma ou várias autoridades competentes **independentes** como responsáveis pela aplicação e execução do presente regulamento («autoridades competentes»). Comunicam os seus nomes e dados de contacto à Comissão. A Comissão publica no seu sítio Web, **e na base de dados**, a lista das autoridades competentes.

## Alteração 184

### Proposta de regulamento

#### Artigo 26 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo 4.º, n.º 6, no artigo 5.º, n.º 4, **no artigo 9.º, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, n.º 4, **e no artigo 21.º, n.º 3**, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

##### *Alteração*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo 4.º, **n.º 3, no artigo 4.º, n.º 4**, no artigo 5.º, n.º 4, **no artigo 8.º (novo), no artigo 9.º, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 4, **e no artigo 21.º, n.º 3**, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

## Alteração 185

### Proposta de regulamento

#### Artigo 26 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, n.º 7, no artigo 5.º, n.º 4, **no artigo 9.º, n.º 3**, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, n.º 4, **e no artigo 21.º, n.º 3**,

##### *Alteração*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, **n.º 3, no artigo 4.º, n.º 4**, no artigo 5.º, n.º 4, **no artigo 8.º-B (novo)**, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no

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.

artigo 20.º, n.º 4, *e no artigo 21.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.

## **Alteração 186**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 26 – n.º 6**

##### *Texto da Comissão*

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 7, do artigo 5.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 3, do artigo 13.º, n.º 3, do artigo 20.º, n.º 4, *e* do artigo 21.º, n.º 3, só podem entrar 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. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 4, do artigo 4.º, n.º 5, do artigo 5.º, n.º 4, do artigo 5.º-A, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 3, do artigo 20.º, n.º 2-B, do artigo 20.º, n.º 4, do artigo 21.º, n.º 3, e do artigo 21.º-B, n.º 2, só podem entrar 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 187**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 28 – n.º 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

1. A Comissão apresenta ao

##### *Alteração*

1. A Comissão apresenta ao

Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de **2030**, um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento, a evolução das tecnologias e do mercado dos combustíveis renováveis *e hipocarbónicos* no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União. A Comissão deve ponderar eventuais alterações:

Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de **2027 e, posteriormente, de três em três anos**, um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento, a evolução das tecnologias e do mercado dos combustíveis renováveis *e das tecnologias de emissões nulas* no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União, *incluindo a sua competitividade e potenciais fugas de carbono*. *A avaliação deve igualmente avaliar a integridade ambiental do presente regulamento em relação aos compromissos definidos no Acordo de Paris e no Regulamento (UE) 2021/1119*. A Comissão deve ponderar, *em particular*, eventuais alterações:

## **Alteração 188**

### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a)**

#### *Texto da Comissão*

a) Ao limite a que se refere o artigo 4.º, n.º 2;

#### *Alteração*

a) *Aos limites e objetivos* a que se referem os artigos 4.º e 4.º-A;

## **Alteração 189**

### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea b)**

#### *Texto da Comissão*

b) Aos tipos de navios a que se aplica o artigo 5.º, n.º 1;

#### *Alteração*

b) Ao alargamento dos tipos de navios a que se aplica o artigo 5.º, n.º 1;

## **Alteração 190**

### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea b-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) Do limiar da arqueação bruta referido no artigo 2.º, n.º 1;***

### **Alteração 191**

**Proposta de regulamento  
Artigo 28 – n.º 1 – alínea C-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***c-A) Ao agrupamento da conformidade a que se refere o artigo 18.º, n.º 1;***

### **Alteração 192**

**Proposta de regulamento  
Artigo 28 – n.º 1 – alínea C-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***c-B) A inclusão do óleo alimentar usado e das gorduras animais da categoria III como via menos favorável no artigo 9.º, n.º 1, alínea c).***

### **Alteração 193**

**Proposta de regulamento  
Artigo 28 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. Em caso de adoção, pela Organização Marítima Internacional (OMI), de uma norma global em matéria de combustível e antes de essa medida ou outras medidas correspondentes 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 em matéria de Clima].*

*Se for caso disso, a Comissão pode fazer acompanhar o relatório referido no n.º 1-A 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 em matéria de Clima].»*

#### **Alteração 194**

##### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*1-B. Até 1 de janeiro de 2024, a Comissão deve elaborar um relatório sobre os impactos sociais, bem como as necessidades de emprego e formação até 2030 e 2050 em relação ao presente regulamento.*

#### **Alteração 195**

##### **Proposta de regulamento**

**ANEXO – Equação 2 METODOLOGIA PARA DEFINIR O LIMITE DE INTENSIDADE DOS GASES COM EFEITO DE ESTUFA PROVENIENTES DA ENERGIA UTILIZADA A BORDO DE UM NAVIO**

<i>Texto da Comissão</i>	
<b>Termo</b>	<b>Explicação</b>
<i>i</i>	Índice correspondente aos combustíveis fornecidos ao navio no período de informação
<i>j</i>	Índice correspondente às unidades de combustão a bordo do navio. Para efeitos do presente regulamento, as unidades tidas em conta são os motores principais, os motores auxiliares e as caldeiras a fuelóleo
<i>k</i>	Índice correspondente aos pontos de ligação (c), tratando-se da eletricidade fornecida por ponto de ligação.
<i>c</i>	Índice correspondente ao número de pontos de carregamento elétrico
<i>m</i>	Índice correspondente ao número de consumidores de energia
$M_{i,j}$	Massa do combustível específico <i>i</i> oxidado num consumidor <i>j</i> [gFuel]
$E_k$	Eletricidade fornecida ao navio por ponto de ligação <i>k</i> , se superior a um [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	CO <sub>2eq</sub> WtT do combustível <i>i</i> [GCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	CO <sub>2eq</sub> WtT relacionado com a eletricidade fornecida ao navio no ponto de posto de acostagem por ponto de ligação <i>k</i> [GCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Poder calorífico inferior do combustível <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente de perda do combustível do motor (combustível não queimado) expresso em percentagem da massa do combustível <i>i</i> utilizado na unidade de combustão <i>j</i> [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível queimado <i>i</i> na unidade de combustão <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emissão de CO <sub>2</sub> equivalente TtW de combustível queimado <i>i</i> na unidade de combustão <i>j</i> [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i, j}$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível perdido para uma unidade de combustão <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissão de CO <sub>2</sub> equivalente TtW de combustível queimado <i>i</i> na unidade de combustão <i>j</i> [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i, j}$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial de aquecimento global de CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O num período de 100 anos
<i>Alteração</i>	
<b>Termo</b>	<b>Explicação</b>
<i>i</i>	Índice correspondente aos combustíveis fornecidos ao navio no período de informação

$j$	Índice correspondente às unidades de combustão a bordo do navio. Para efeitos do presente regulamento, as unidades tidas em conta são os motores principais, os motores auxiliares e as caldeiras a fuelóleo
$K$	Índice correspondente aos pontos de ligação (c), tratando-se da eletricidade fornecida por ponto de ligação.
$c$	Índice correspondente ao número de pontos de carregamento elétrico
$m$	Índice correspondente ao número de consumidores de energia
$M_{i,j}$	Massa do combustível específico $i$ oxidado num consumidor $j$ [gFuel]
$E_k$	Eletricidade fornecida ao navio por ponto de ligação $k$ se mais de um [MJ] + eletricidade fornecida ao navio por energia eólica [MJ] + eletricidade fornecida ao navio por energia solar [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	$CO_{2eq\ WtT,i}$ do combustível $i$ [ $GCO_{2eq}/MJ$ ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	$CO_{2eq\ WtT,i}$ relacionado com a eletricidade fornecida ao navio no ponto de posto de acostagem por ponto de ligação $k$ [ $GCO_{2eq}/MJ$ ]
$LCV_i$	Poder calorífico inferior do combustível $i$ [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente de perda do combustível do motor (combustível não queimado) expresso em percentagem da massa do combustível $i$ utilizado na unidade de combustão $j$ [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível queimado na unidade de combustão $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	$CO_{2eq\ WtT, i}$ relacionado com a eletricidade fornecida ao navio no ponto de posto de acostagem por ponto de ligação $k$ [g $CO_{2eq}/MJ$ ] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível perdido para uma unidade de combustão $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissão de $CO_2$ equivalente TtW de combustível queimado $i$ na unidade de combustão $j$ [g $CO_{2eq}/gFuel$ ] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}$	Potencial de aquecimento global de $CO_2$ num período de 100 anos
$GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	<b>Potencial de aquecimento global de <math>CH_4</math> e <math>N_2O</math> num período de 20 anos</b>

## Alteração 196

### Proposta de regulamento Anexo I – n.º 5

#### *Texto da Comissão*

A massa de combustível [ $M_i$ ] deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa.

#### *Alteração*

A massa de combustível [ $M_i$ ] deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa. ***A massa de combustível ajustada [ $M_{iA}$ ] pode ser utilizada em vez da massa de combustível [ $M_i$ ] para um navio da classe de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente. A massa ajustada [ $M_{iA}$ ] é definida no anexo X.***

## Alteração 197

### Proposta de regulamento ANEXO III

#### *Texto da Comissão*

O quadro seguinte apresenta uma lista de tecnologias sem emissões, tal como referido no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), bem como critérios específicos para a sua utilização, conforme aplicável.

<b>Tecnologia de emissões nulas</b>	<b>Critérios de utilização</b>
Pilhas de combustível	As pilhas de combustível utilizadas a bordo para a produção de eletricidade <b><i>quando os navios estão atracados</i></b> devem ser totalmente alimentadas por combustíveis renováveis e <b><i>hipocarbónicos</i></b> .
Armazenamento de eletricidade a bordo	A utilização de armazenamento de eletricidade a bordo é permitida independentemente da fonte de energia que produziu a energia armazenada (produção a bordo ou em terra, em caso de troca de baterias).
Produção de eletricidade a bordo a partir da	Qualquer navio capaz de satisfazer as necessidades energéticas no cais por meio de

energia eólica e solar	energia eólica e solar.
A utilização destas tecnologias sem emissões deve lograr continuamente emissões <i>equivalentes às reduções de emissões que</i> seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra.	

*Alteração*

O quadro seguinte apresenta uma lista de tecnologias sem emissões, tal como referido no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), bem como critérios específicos para a sua utilização, conforme aplicável.	
Tecnologia de emissões nulas	Critérios de utilização
Pilhas de combustível	As pilhas de combustível utilizadas a bordo para a produção de eletricidade devem ser totalmente alimentadas por <i>fontes de energia renováveis</i> .
Armazenamento de eletricidade a bordo	A utilização de armazenamento de eletricidade a bordo é permitida independentemente da fonte de energia que produziu a energia armazenada (produção a bordo ou em terra, em caso de troca de baterias).
Produção de eletricidade a bordo a partir da energia eólica e solar	Qualquer navio capaz de satisfazer as necessidades energéticas no cais por meio de energia eólica e solar.
A utilização destas tecnologias sem emissões deve lograr continuamente <i>as mesmas reduções de emissões de gases com efeito de estufa e de emissões de poluentes atmosféricos que as</i> que seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra.	

### Alteração 198

#### Proposta de regulamento

#### ANEXO V

*Texto da Comissão*

Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2</sub> eq/MJ] =	$({}_{\text{meta}}\text{GHGIE} - \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times [\sum_i^n {}^{\text{fuel}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^l E_i]$
na qual:	

$gCO_{2eq}$	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
metaGHGIE	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento
metaGHGIE	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa

Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(\text{Saldo de conformidade} / \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times \text{fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO}$ $(41,0 \text{ MJ/kg}) \times 2400 \text{ EUR}$
----------	---

*Alteração*

Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(\text{metaGHGIE} - \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) \times [\sum_i^n M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
na qual:	

$gCO_{2eq}$	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
metaGHGIE	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento
metaGHGIE	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa

Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(\text{Sanção} = (- \text{saldo de conformidade}) / \text{GHGIE}_{\text{efetivo}}) / (LCV_{\text{VLSFO}} * 1000 * 4500 \text{€}/t)$  <i>na qual:</i> $LCV_{\text{VLSFO}} = 41.0 \text{ MJ/kg}$
----------	--

## PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

<b>Título</b>	The use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC
<b>Referências</b>	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 13.9.2021
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 13.9.2021
<b>Associated committees - date announced in plenary</b>	11.11.2021
<b>Rapporteur for the opinion</b> Data de designação	Tiemo Wölken 17.9.2021
<b>Exame em comissão</b>	14.2.2022
<b>Data de aprovação</b>	28.4.2022
<b>Resultado da votação final</b>	+ :                48 - :                24 0 :                14
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélia Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Sogaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

## VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyragi
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções



28.6.2022

## **PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA**

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE  
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Relator de parecer: Rasmus Andresen

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

O último relatório do PIAC é inequívoco na sua conclusão: a influência humana provocou o aquecimento da atmosfera, do oceano e da terra e esta alteração climática causada pelos seres humanos já está a provocar numerosas alterações meteorológicas e climatéricas extremas também por toda a Europa<sup>1</sup>. A fim de evitar um maior aquecimento global acima de 1,5 °C em comparação com os níveis pré-industriais, é agora imperativa uma ação climática internacional e europeia rápida e ambiciosa em todos os setores económicos.

A ambição global do objetivo de neutralidade climática da UE para 2050, o objetivo de redução das emissões de GEE para 2030 e as propostas no âmbito do pacote Objetivo 55 são apenas um início modesto: a fim de limitar o aquecimento global a 1,5 °C e de cumprir as nossas obrigações no âmbito do Acordo de Paris, a UE precisa de alcançar uma economia baseada em emissões nulas, altamente eficiente em termos energéticos e totalmente baseada em energias renováveis até 2040, o mais tardar. Estudos demonstraram que este sistema é não só tecnologicamente possível, mas também económica e socialmente vantajoso para a UE<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> PIAC, 2021: resumo destinado aos decisores políticos. Em: «Climate Change 2021: The Physical Science Basis» [Alterações climáticas 2021: elementos de ciências físicas]. Contribuição do Grupo de Trabalho I para o Sexto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, e B. Zhou (eds.)]. No prelo.

Ver, por exemplo, i) CAN Europe «Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario» [Construir um cenário energético compatível com o Acordo de Paris]:

<https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). «100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything» [Energia 100 % limpa e renovável e armazenamento para tudo]

<https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSBook/WWSBook.html>; iii)

Universidade LUT para a SolarPower Europe: [Europa 100 % renovável – SolarPower Europe](#)

Dado que o tráfego marítimo representa cerca de 11 % de todas as emissões de CO<sub>2</sub> da UE provenientes dos transportes e 3-4 % das emissões totais de CO<sub>2</sub> da UE, é particularmente importante estimular a rápida transição ecológica do setor marítimo. Com efeito, a menos que sejam tomadas novas medidas a nível europeu, prevê-se que, até 2050<sup>3</sup>, as emissões provenientes dos transportes marítimos tenham um aumento adicional de 86 % em comparação com os níveis de 1990, e que a adoção de medidas de eficiência energética e de fontes de energia renováveis se mantenha limitada.

A proposta da Comissão FuelEU Maritime começa com boas intenções, mas carece de ambição numa série de aspetos que o relator procura abordar a fim de dar um impulso mais forte à justa transição ecológica de toda a cadeia de valor e mão de obra do setor marítimo.

O setor marítimo europeu desempenhará um papel de liderança na transição do setor dos transportes marítimos a nível mundial. A ambição do relator é apoiar e encorajar os esforços da indústria para a transição energética e assegurar uma competitividade sustentável no mercado global. Através de um quadro legislativo europeu claro e de esforços mais enérgicos para promover a inovação europeia no setor marítimo, a nossa indústria será fortalecida.

### **Promoção de medidas operacionais e de eficiência energética**

Reduzir as necessidades energéticas e melhorar a eficiência energética é a condição prévia para alcançar a neutralidade climática com o menor custo possível<sup>4</sup>. Infelizmente, até à data, nenhuma legislação da UE fomenta eficazmente medidas de eficiência energética no setor marítimo. Esta situação, por sua vez, constitui um grande risco para a capacidade do setor de atingir emissões nulas no futuro próximo.

Por esta razão, o relator segue as orientações sobre a aplicação do princípio da prioridade à eficiência energética<sup>5</sup> e adota uma abordagem integrada que introduz um objetivo para estimular uma rápida adoção de medidas operacionais e de eficiência energética por parte das companhias de navegação, de modo a que seja necessário um mínimo de energia para várias atividades marítimas em primeiro lugar. Tem em conta e complementa o que já foi votado pelo Parlamento Europeu sobre o regulamento MCV (COM(2019)0038)<sup>6</sup>, cujas negociações se encontram atualmente paralisadas pelo Conselho. O relator considera que tal objetivo se enquadra particularmente bem neste Regulamento, que trata expressamente da descarbonização do setor.

Um objetivo de redução de emissões por atividade de transporte é de facto suscetível de estimular os armadores e operadores a aplicarem as medidas operacionais e de eficiência energética disponíveis que considerarem mais adequadas às suas necessidades, tais como a

---

<sup>3</sup> Quarto estudo da IMO sobre os GEE.

<sup>4</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Pacto Ecológico Europeu (COM(2019)640 final).

<sup>5</sup> Recomendação da Comissão de 28.9.2021 C (2021)7014, relativa à prioridade à eficiência energética: dos princípios à prática — orientações e exemplos para a sua aplicação na tomada de decisões no setor da energia e não só.

<sup>6</sup> Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 16 de setembro de 2020, 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\(COD\)](#)).

navegação a velocidade reduzida, a otimização da velocidade e do planeamento, a propulsão eólica, os revestimentos antivegetativos, a eletrificação a partir de fontes renováveis e o armazenamento de energia, mas também a digitalização e a otimização logística.

O relator sugere ainda que se recompense de forma mais precisa e proporcional e, assim, se incentive fontes de energia ou tecnologias de propulsão mais eficientes do ponto de vista energético para utilizações de energia a bordo e no cais, a fim de cumprir as disposições do presente regulamento.

### **Reforço dos objetivos de redução das emissões de GEE**

Para além das medidas operacionais e de eficiência energética, é necessário um objetivo de intensidade de GEE mais restritivo ao longo do tempo para estimular a mudança dos combustíveis fósseis para alternativas renováveis sustentáveis. No entanto, os níveis inicialmente propostos pelas Comissões não são suficientes para alcançar o objetivo de emissões nulas, violando assim a obrigação do setor ao abrigo do Acordo de Paris<sup>7</sup>, nem para garantir que apenas as fontes renováveis sejam promovidas para atingir o objetivo.

Para o relator, é essencial fornecer um sinal regulador forte para estimular a inovação ecológica e encorajar pioneiros<sup>8</sup>. Por conseguinte, sugere uma via de redução das emissões de GEE compatível com uma economia da UE altamente eficiente do ponto de vista energético e totalmente baseada em energias renováveis até 2040, que utilize a melhor investigação disponível. A Universidade de Tecnologia Lappeenranta-Lahti (LUT, Finlândia) está atualmente a finalizar essa modelização, fornecendo também, pela primeira vez, uma via específica de emissões nulas até 2040 para o setor naval<sup>9</sup>. Este objetivo global foi também identificado pelas empresas que atuam a nível mundial e pelos principais agentes económicos como viável, bem como desejável, constituindo um apoio regulamentar crucial para a transição da indústria<sup>10</sup>.

No contexto do reforço da ambição e da garantia de que todos desempenhem o seu justo papel, o relator propõe alargar o âmbito do regulamento de modo a abranger uma vasta gama de categorias de navios acima das 400 toneladas brutas. O limiar inicialmente proposto deixa 45 % dos navios não regulamentados e os cálculos com base nos dados da Marine Benchmark sugerem que 15 % das emissões (em vez dos 10 % assumidos) permaneceriam não regulamentadas. Em termos práticos, isso significaria emitir continuamente um total de até 25,8 milhões de toneladas – comparável ao total de emissões de CO<sub>2</sub> da Dinamarca em 2020

---

<sup>7</sup> Parecer jurídico: Inclusão das emissões da aviação e da navegação internacional em contribuições determinadas a nível nacional; 2021; E. Dehon, advogado; publicado pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&A).

<sup>8</sup> Importa tomar nota de pioneiros que se comprometeram com o transporte marítimo sem emissões até 2040 <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

<sup>9</sup> Verts/ALE & LUT, 2022. Resultados preliminares para análises internas; o estudo completo será publicado no início da primavera;

<sup>10</sup> [https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement\\_2021-10-18-145014\\_wfcp.pdf](https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf)

– sem uma via clara para incentivar a redução de emissões no futuro<sup>11</sup>. Tendo em conta o facto de já estarem disponíveis tecnologias de emissões nulas para navios mais pequenos (especialmente células de combustível de hidrogénio ecológicas e baterias elétricas), é crucial encorajar a sua futura adoção e, conseqüentemente, o desenvolvimento destas tecnologias no mercado, para que também se tornem mais facilmente disponíveis para navios maiores.

### **Impulsionar a adoção de fontes de energia renováveis sustentáveis**

A ambição do relatório da ITRE deveria ser a de traçar um caminho claro sobre como encorajar apenas as fontes de energia e alternativas de combustível que sejam verdadeiramente sustentáveis, renováveis e moduláveis.

Tal requer uma abordagem holística que represente com precisão as emissões de metano do GNL, por exemplo, considerando o significativo potencial de aquecimento global a curto prazo do metano. O GNL, como combustível fóssil que emite grandes quantidades de metano ao longo de todo o seu ciclo de vida, sendo a sua utilização como combustível marinho mais prejudicial para o clima do que o gásóleo fóssil que substitui, não deve beneficiar de qualquer apoio político, como também foi recentemente recomendado pelo Banco Mundial<sup>12</sup>. A análise do Banco Mundial também conclui que as implicações de investimento agregado de uma conversão em duas fases (petróleo para GNL, seguido de GNL para zero carbono) podem comportar custos de investimento adicionais de até 186 mil milhões de dólares, em comparação com a conversão numa única fase dos atuais combustíveis derivados do petróleo diretamente para combustíveis sem emissões de carbono.

A fim de assegurar modelos empresariais sustentáveis, essa abordagem holística implica também uma avaliação completa do ciclo de vida de diferentes tecnologias, incluindo os biocombustíveis. Para tal, é necessário ter em conta a disponibilidade limitada de biocombustíveis avançados, a procura destes combustíveis noutros setores em que é mais difícil reduzir as emissões, como a aviação, e os limites planetários globais, dado que uma dependência excessiva dos biocombustíveis baseados em culturas levaria ao aumento dos preços dos alimentos e a emissões significativas de GEE causadas pela expansão das terras agrícolas a nível mundial<sup>13</sup>.

O relator propõe, portanto, concentrar os instrumentos de apoio político nas alternativas renováveis que sejam verdadeiramente sustentáveis e moduláveis. Propõe também uma quota

---

<sup>11</sup> Transport & Environment; (2022); «Climate Impacts of Exemptions to EU’s Shipping Proposals» [Impactos climáticos das isenções às propostas de transporte marítimo da UE]; [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate\\_Impacts\\_of\\_Shipping\\_Exemptions\\_Report-1.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf)

<sup>12</sup> Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. «The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping» [O papel do GNL na transição para a navegação com emissões de carbono baixas e nulas]. Banco Mundial, Washington, DC. © Banco Mundial. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licença: CC POR IGO 3.0.

<sup>13</sup> «Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors» [Metas de Intensidade de Carbono nos Transportes para a União Europeia – Setores Rodoviário e Aéreo]; 2021; A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

mínima obrigatória de combustíveis renováveis de origem não biológica, bem como um multiplicador que recompense particularmente os investimentos em combustíveis renováveis de origem não biológica aquando do cálculo do cumprimento das metas de intensidade das emissões de gases com efeito de estufa. Estas medidas, combinadas com a limitação do mecanismo de agrupamento aos combustíveis com emissões nulas e às tecnologias com emissões nulas, reforçarão ainda mais a justificação económica para os investimentos neste domínio, aumentando a sua competitividade em termos de custos e promovendo a sua aceitação.

### **Assegurar a liderança europeia e a competitividade**

Tal como a Comissão da Indústria, o relator acredita firmemente que a posição da ITRE deve estimular ainda mais a liderança europeia em tecnologias ecológicas no setor e, consequentemente, a sua competitividade no setor do transporte marítimo.

A ambição deste relatório deve também ser entendida como um forte mandato à UE e aos seus Estados-Membros para advogar e apoiar soluções complementares de igual ou maior ambição a nível da OMI. Ser um precursor regulamentar não é apenas uma forma de assegurar que a UE seja capaz de influenciar proativamente as normas globais, mas também uma oportunidade de preservar a liderança tecnológica europeia e criar e manter empregos bem remunerados ao longo de toda a cadeia de valor marítima na Europa.

Não obstante, o relator reconhece que a transição constituirá um desafio significativo para as indústrias europeias e, por conseguinte, apoia firmemente a proposta de canalizar os pagamentos de sanções através de um fundo destinado aos oceanos para a transição da indústria. A fim de assegurar a ótima utilização destes recursos, o relator propõe especificar melhor, no âmbito deste regulamento, a afetação e o objetivo pretendido destes fundos, para os canalizar para onde forem mais necessários. Isto inclui a rápida melhoria da eficiência energética e operacional dos navios, a utilização de tecnologias de propulsão com emissões nulas alimentadas por fontes de energia renováveis, e a adoção de combustíveis renováveis, bem como a reciclagem e requalificação. Além disso, 20 % das sanções anuais cobradas serão utilizadas para contribuir para a proteção, restauração e melhor gestão dos ecossistemas marinhos. Esta abordagem está diretamente alinhada pela posição atual do PE sobre o regulamento MCV (COM(2019)0038).

### **Reforço da transparência, recolha e publicação de dados**

A fim de assegurar o êxito e o impacto da aplicação, o relator propõe reforçar a participação das autoridades públicas e a transparência perante o público. Será possível reforçar o papel das autoridades públicas e, portanto, da supervisão pública, atribuindo à autoridade administradora a responsabilidade de impor e cobrar sanções pecuniárias. Além disso, através da melhor recolha e publicação dos dados numa base de dados pública, aberta e transparente, reforça-se a capacidade do público, incluindo o Parlamento Europeu, os investigadores e a sociedade civil, para escrutinar o cumprimento.

## **ALTERAÇÕES**

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão dos Transportes e do

Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

## Alteração 1

### Proposta de regulamento

#### Título 1

##### *Texto da Comissão*

Proposta de  
REGULAMENTO DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

##### *Alteração*

Proposta de  
REGULAMENTO DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à utilização de combustíveis *e fontes de energia* renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

## Alteração 2

### Proposta de regulamento

#### Considerando 1

##### *Texto da Comissão*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE. 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia. O mercado do transporte marítimo está sujeito a uma forte concorrência entre os agentes económicos

##### *Alteração*

(1) O transporte marítimo representa cerca de 75 % do comércio externo da UE e de 31 % do comércio interno da UE em termos de volume. O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> na UE. ***Prevê-se que, até 2050, as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo a nível mundial e europeu aumentem 86 % em relação aos níveis de 1990, se não forem tomadas novas medidas.*** 400 milhões de passageiros embarcam ou desembarcam anualmente nos portos dos Estados-Membros, incluindo cerca de 14 milhões em navios de cruzeiro. O transporte marítimo é, por conseguinte, uma componente essencial do sistema de

na União e fora dela, para os quais é indispensável criar condições de concorrência equitativas. A estabilidade e a prosperidade do mercado do transporte marítimo e dos seus agentes económicos assentam num quadro político claro e harmonizado, em que os operadores de transportes marítimos, os portos e outros intervenientes no setor possam operar dentro do respeito da igualdade de oportunidades. Se ocorrerem distorções do mercado, essas distorções são suscetíveis de colocar os operadores de navios ou os portos em desvantagem em relação aos seus concorrentes no setor do transporte marítimo ou noutros setores dos transportes. Por sua vez, tal poderá traduzir-se numa perda de competitividade do setor do transporte marítimo e numa perda de conectividade para os cidadãos e as empresas.

transportes europeu e desempenha um papel fundamental para a economia europeia, ***sendo necessário dar uma resposta rápida ao seu impacto ambiental e climático***. O mercado do transporte marítimo está sujeito a uma forte concorrência entre os agentes económicos na União e fora dela, para os quais é indispensável criar condições de concorrência equitativas, ***tendo em conta, nomeadamente, circunstâncias nacionais específicas decorrentes de fatores externos, como o clima, a meteorologia ou a morfologia geográfica***. A estabilidade e a prosperidade do mercado do transporte marítimo e dos seus agentes económicos assentam num quadro político claro, ***previsível*** e harmonizado, em que os operadores de transportes marítimos, os portos e outros intervenientes no setor possam operar dentro do respeito da igualdade de oportunidades. Se ocorrerem distorções do mercado, essas distorções são suscetíveis de colocar os operadores de navios ou os portos em desvantagem em relação aos seus concorrentes no setor do transporte marítimo ou noutros setores dos transportes. Por sua vez, tal poderá traduzir-se numa perda de competitividade do setor do transporte marítimo, ***numa perda de emprego*** e numa perda de conectividade para os cidadãos e as empresas. ***É portanto essencial que a União estabeleça um caminho ambicioso para a rápida transição ecológica do setor marítimo, a fim de manter e promover ainda mais a sua liderança global e vantagem competitiva nas tecnologias, serviços e soluções ecológicas do setor, bem como para estimular ainda mais a criação de emprego e a transformação das cadeias de valor conexas.***

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

***(1-A) O setor marítimo emprega dois milhões de europeus e contribui com 149 mil milhões de euros para a economia. Por cada milhão de euros gerados no setor dos transportes marítimos, são gerados 1,8 milhões de euros noutras domínios da economia da União. O transporte marítimo é também um elemento essencial para ligar as ilhas e as zonas periféricas do continente.***

#### Alteração 4

##### Proposta de regulamento Considerando 2

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>19</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>20</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. São, ***pois***, necessários vários instrumentos políticos complementares para ***incentivar a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos produzidos de forma sustentável no setor dos transportes marítimos***. O desenvolvimento ***imprescindível*** e a implantação ***de tecnologias*** têm de ocorrer ***até 2030, a fim de preparar uma transição muito mais***

(2) A fim de reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris e definir as medidas a tomar para alcançar a neutralidade climática até 2050, e para traduzir o compromisso político numa obrigação jurídica, a Comissão adotou a proposta (alterada) de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima)<sup>19</sup>, bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>20</sup>. Tal integra igualmente o objetivo de, até 2030, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. ***Para assegurar que o setor marítimo atinja emissões nulas até 2050***, são necessários vários instrumentos políticos complementares para, ***em primeiro lugar, melhorar a eficiência energética e operacional do setor e promover a rápida adoção e produção de energias renováveis***. ***As mudanças necessárias***, o desenvolvimento ***tecnológico*** e a implantação têm de ocorrer



*célere após essa data.*

*o mais rapidamente possível para garantir que a União está no bom caminho para atingir o seu objetivo climático e energético para 2030, bem como a neutralidade climática até 2050, o mais tardar.*

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

## **Alteração 5**

### **Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-A) Atualmente, a combinação de combustíveis no setor marítimo depende inteiramente dos combustíveis fósseis. Em peso, quase 40 % do comércio marítimo consiste em combustíveis fósseis. A dependência quase exclusiva dos combustíveis fósseis e a lenta aplicação de medidas de eficiência energética e de redução de emissões no setor constituem um risco importante para o clima e para a capacidade do setor de atingir emissões nulas no futuro próximo. Importa assinalar que a combinação de fuga/perda de CO<sub>2</sub> e metano ao longo de todo o ciclo de vida do combustível, desde a produção até à combustão («do poço à esteira»), pode provocar efeitos climáticos altamente nocivos.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de regulamento Considerando 2-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-B) O metano é um potente gás com efeito de estufa, 80 vezes mais potente do*

*que o CO<sub>2</sub> ao longo de um período de 20 anos, o que faz dele o segundo gás com efeito de estufa mais importante, bem como um poluente precursor do ozono troposférico (O<sub>3</sub>), que contribui para cerca de um quarto do aquecimento global atualmente registado. As trajetórias modeladas no Relatório Especial do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) sobre os impactos do aquecimento global de 1,5 °C, no Sexto Relatório de Avaliação do PIAC e na Avaliação Global de 2021 sobre o metano do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), que limitam o aquecimento global a 1,5 °C, sem ou com uma superação limitada, implicam reduções profundas das emissões de metano. Uma vez que uma maior transparência no que toca às implicações a curto prazo das emissões de metano para as alterações climáticas contribuiria para políticas climáticas da União mais fundamentadas, nos relatórios que publica, a Comissão deve também analisar as eventuais implicações de utilizar um horizonte temporal de 20 anos para o potencial de aquecimento global, como complemento do horizonte temporal de 100 anos atualmente utilizado em conformidade com as diretrizes da CQNUAC sobre inventários de gases com efeito de estufa.*

## **Alteração 7**

### **Proposta de regulamento Considerando 3**

#### *Texto da Comissão*

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis *e hipocarbónicos* e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte marítimo da UE no que respeita aos combustíveis navais, que representam uma

#### *Alteração*

(3) No contexto da transição para combustíveis renováveis e fontes de energia alternativas, é essencial assegurar o bom funcionamento e uma concorrência leal no mercado do transporte marítimo da UE no que respeita aos combustíveis navais, que representam uma parte

parte substancial dos custos dos operadores de navios. As disparidades entre os requisitos de combustível nos Estados-Membros da União podem afetar significativamente o desempenho económico dos operadores de navios e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. Devido à natureza internacional do transporte marítimo, os operadores de navios podem facilmente abastecer-se em países terceiros e transportar grandes quantidades de combustível. Esta situação pode conduzir a fugas de carbono e a efeitos prejudiciais para a competitividade do setor se a disponibilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos marítimos sob jurisdição de um Estado-Membro não for acompanhada da adoção de requisitos relativos à sua utilização, aplicáveis a todos os operadores de navios à chegada e à partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros. O presente regulamento deve estabelecer medidas que assegurem que a penetração dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no mercado dos combustíveis navais se processe em condições de concorrência leal no mercado dos transportes marítimos da UE.

substancial dos custos dos operadores de navios, **normalmente entre 35 % e 53 % das taxas de transporte marítimo**. As disparidades entre os requisitos de combustível nos Estados-Membros da União podem afetar significativamente o desempenho económico dos operadores de navios e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. Devido à natureza internacional do transporte marítimo, os operadores de navios podem facilmente abastecer-se em países terceiros e transportar grandes quantidades de combustível, **o que pode também contribuir para o risco de perda de competitividade dos portos da União em relação aos portos de países terceiros**. Esta situação pode conduzir a fugas de carbono e a efeitos prejudiciais para a competitividade do setor se a disponibilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos marítimos sob jurisdição de um Estado-Membro não for acompanhada da adoção de requisitos relativos à sua utilização, aplicáveis a todos os operadores de navios à chegada e à partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros. O presente regulamento deve estabelecer medidas que assegurem que a penetração dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no mercado dos combustíveis navais se processe em condições de concorrência leal no mercado dos transportes marítimos da UE.

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(3-A) O setor marítimo caracteriza-se por uma concorrência internacional feroz e as principais diferenças nos quadros regulamentares entre os Estados de bandeira exacerbaram práticas***

*indesejadas, como a mudança de pavilhão dos navios. O caráter mundial intrínseco do setor sublinha a importância de um ambiente regulamentar favorável, que constitui uma condição prévia para atrair novos investimentos e salvaguardar a competitividade dos portos, armadores e operadores europeus.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 3-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(3-B) Outras propostas legislativas integradas no pacote Objetivo 55, adotado no âmbito do Pacto Ecológico Europeu, afetam o setor marítimo, incluindo as disposições do regulamento relativo à infraestrutura para combustíveis alternativos, a Diretiva Energias Renováveis revista, a inclusão do setor marítimo no CELE e a revisão da Diretiva Tributação da Energia. Convém assegurar a coerência entre estes dossiês, a fim de criar um quadro legislativo ambicioso, estável e previsível para a transição ecológica do ecossistema dos transportes marítimos, e em especial para o necessário aumento exponencial do desenvolvimento, da produção e da utilização de tecnologias sustentáveis baseadas em energias renováveis e de combustíveis marítimos alternativos, bem como para a implantação da infraestrutura conexa. Importa atrair e desenvolver a cadeia de valor industrial no que se refere a tais tecnologias sustentáveis baseadas em energias renováveis e combustíveis marítimos alternativos, criar oportunidades industriais, laborais e de investigação em todos os Estados-Membros e assegurar a vantagem competitiva da União, bem como a sua liderança a nível mundial. Neste contexto, a criação de um centro de*

*investigação da UE para tecnologias sustentáveis baseadas em energias renováveis e para combustíveis marítimos alternativos poderia contribuir para a coordenação das partes interessadas, dos investigadores, da sociedade civil e do cofinanciamento dos projetos.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) A fim de assegurar condições de concorrência equitativas para os navios construídos para operar em águas cobertas de gelo quando navegam de ou para portos dos Estados-Membros ou entre portos dos Estados-Membros, devem ser tidas em conta informações específicas relativas à classe de gelo de um navio e à sua navegação no gelo no cálculo das reduções das emissões de gases com efeito de estufa por navio, bem como nos dados monitorizados e comunicados com base no Regulamento (UE) 2015/757<sup>1-A</sup>.*

---

*<sup>1-A</sup> 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 (OJ L 123, 19.5.2015, p. 55).*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 6**

(6) A organização ou pessoa responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a companhia de navegação, definida como o armador ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e as responsabilidades que sobre ele recaem por força do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. Esta definição baseia-se na definição de «companhia» constante do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> e está em consonância com o sistema mundial de recolha de dados estabelecido em 2016 pela Organização Marítima Internacional (OMI). Em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, a companhia de navegação pode, por meio de um acordo contratual, responsabilizar a entidade diretamente responsável pelas decisões que afetam a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, proveniente da energia utilizada pelo navio, pelos custos de conformidade nos termos do presente regulamento. Esta entidade seria normalmente a entidade responsável pela escolha do combustível, do itinerário e da velocidade do navio.

---

<sup>21</sup> 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.

(6) A organização ou pessoa responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a companhia de navegação, definida como o armador ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor, **o afretador em tempo** ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação **comercial** do navio e que **seja responsável pelo pagamento do combustível consumido pelo navio e**, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e as responsabilidades que sobre ele recaem por força do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. Esta definição baseia-se na definição de «companhia» constante do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> e está em consonância com o sistema mundial de recolha de dados estabelecido em 2016 pela Organização Marítima Internacional (OMI). Em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, a companhia de navegação pode, por meio de um acordo contratual, responsabilizar a entidade diretamente responsável pelas decisões que afetam a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, proveniente da energia utilizada pelo navio, pelos custos de conformidade nos termos do presente regulamento. Esta entidade seria normalmente a entidade responsável pela escolha do combustível, do itinerário e da velocidade do navio.

---

<sup>21</sup> 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).

55).

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 8

#### *Texto da Comissão*

(8) O desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas exigem uma abordagem concertada para fazer corresponder a oferta, a procura e a disponibilização de infraestruturas de abastecimento adequadas. Embora o atual quadro regulamentar europeu já aborde parcialmente a produção de combustíveis com a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> e a sua distribuição com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, é igualmente necessário um instrumento que estabeleça níveis crescentes de procura de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos.

---

<sup>22</sup> Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>23</sup> 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).

#### *Alteração*

(8) O desenvolvimento e a implantação de novos combustíveis e soluções energéticas exigem uma abordagem concertada para fazer corresponder a oferta, a procura e a disponibilização de infraestruturas de abastecimento adequadas. ***Incentivos adequados e economias de escala do lado da oferta deverão facilitar a continuação do desenvolvimento destes novos combustíveis.*** Embora o atual quadro regulamentar europeu já aborde parcialmente a produção de combustíveis com a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> e a sua distribuição com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, é igualmente necessário um instrumento que estabeleça níveis crescentes de procura de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos, ***bem como de outras fontes de energia renováveis.***

---

<sup>22</sup> Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>23</sup> 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).

## Alteração 13

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ou os objetivos em matéria de intensidade de carbono da atividade **promovam** melhorias na eficiência energética, não são adequados para permitir uma transição significativa para combustíveis renováveis e hipocarbónicos a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à implantação de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade.

#### *Alteração*

(9) Embora instrumentos como a fixação do preço do carbono ou os objetivos em matéria de intensidade de carbono da atividade **possam promover algumas** melhorias na eficiência energética **e operacional**, não são adequados para permitir uma transição significativa para combustíveis renováveis e hipocarbónicos a curto e médio prazo. Por conseguinte, é necessária uma abordagem regulamentar específica dedicada à implantação de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos e de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade.

## Alteração 14

### Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(9-A) Em conformidade com a recomendação da Comissão, de 28 de setembro de 2021, relativa à prioridade à eficiência energética: dos princípios à prática – orientações e exemplos para a sua aplicação na tomada de decisões no setor da energia e não só, é necessário assegurar a obrigatoriedade de um mínimo de energia para várias atividades marítimas, bem como a promoção da transição para um combustível renovável sustentável. No seu primeiro relatório sobre o funcionamento do presente regulamento, a Comissão deve avaliar e quantificar a eficiência energética e operacional alcançada no setor marítimo graças às pertinentes propostas do pacote Objetivo 55, e caso considere que as ações***



*empreendidas foram insuficientes, deve ponderar possíveis alterações ao presente regulamento, por forma a incluir disposições específicas para incentivar os armadores e os operadores a aplicarem as medidas de eficiência operacional e energética disponíveis, de acordo com as suas necessidades, tais como a navegação a velocidade reduzida, a otimização da velocidade e do planeamento, a propulsão eólica, os revestimentos antivegetativos, a eletrificação a partir de fontes renováveis e o armazenamento de energia, bem como a digitalização e a otimização logística. A recompensa e, por conseguinte, o incentivo à utilização de fontes de energia ou tecnologias de propulsão mais eficientes em termos energéticos, para que a energia utilizada no mar ou no posto de acostagem cumpra as disposições do presente regulamento, é tão importante quanto a devida operacionalização das orientações sobre a prioridade à eficiência energética.*

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 10

#### *Texto da Comissão*

(10) A intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos deve basear-se em objetivos e respeitar **o princípio da neutralidade tecnológica**. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, **sem prescrever a utilização** de qualquer combustível ou tecnologia específica.

#### *Alteração*

(10) ***Tendo em conta que poderão não estar disponíveis a muito curto prazo tecnologias com emissões nulas***, a intervenção política para estimular a procura de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos deve basear-se em objetivos e respeitar **os princípios da prioridade à eficiência energética**. Por conseguinte, devem ser estabelecidos limites para a intensidade da emissão de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo dos navios, **o que também deve assegurar o reconhecimento adequado da eficiência energética e da sustentabilidade** de qualquer combustível ou tecnologia específica. ***Ademais, os***

*incentivos específicos são adequados para estimular o aumento e a utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica, que devem desempenhar um papel fundamental na descarbonização das aplicações de transporte marítimo para as quais não se encontra disponível uma alternativa de energia renovável mais eficiente e sustentável, como a eletrificação direta baseada em energias renováveis.*

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação **de** combustíveis renováveis e hipocarbónicos com elevado potencial de **sustentabilidade, maturidade comercial**, inovação e crescimento para satisfazer as necessidades **futuras**. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos sustentáveis a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental. Para o efeito, devem ser elegíveis os combustíveis marítimos sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, partes A e B, da Diretiva (UE) 2018/2001, bem como os combustíveis marítimos sintéticos. Em especial, os combustíveis navais sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, uma vez que são, atualmente, a tecnologia mais madura do ponto de vista comercial para **descarbonizar o** transporte

#### *Alteração*

(11) Há que promover **com prioridade** o desenvolvimento e a implantação **dos** combustíveis renováveis e hipocarbónicos **mais sustentáveis** com elevado potencial de **eficiência energética, bem como o potencial de** inovação e crescimento para satisfazer as necessidades **das aplicações marítimas cujas emissões são mais difíceis de reduzir**. Desta forma, a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos será apoiada e será assegurado um abastecimento suficiente de combustíveis marítimos **renováveis, hipocarbónicos e sustentáveis e tecnologias de propulsão renováveis** a curto e a longo prazo, a fim de contribuir para as ambições da União em matéria **de clima, de energia e** de descarbonização dos transportes, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um elevado nível de proteção ambiental. Para o efeito, devem ser elegíveis os combustíveis marítimos sustentáveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, partes A e B, da Diretiva (UE) 2018/2001, bem como os combustíveis marítimos sintéticos. Em especial, os combustíveis navais sustentáveis produzidos a partir das matérias primas

marítimo já a curto prazo.

enumeradas no anexo IX, parte B, da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, uma vez que são, atualmente, a tecnologia mais madura do ponto de vista comercial para **dar início à descarbonização do** transporte marítimo já a curto prazo.

## **Alteração 17**

### **Proposta de regulamento Considerando 13**

#### *Texto da Comissão*

(13) No entanto, esta abordagem deve ser mais rigorosa para o setor marítimo. O setor marítimo regista atualmente níveis irrisórios de procura de biocombustíveis, biolíquidos e de combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, sendo mais de 99 % dos combustíveis navais atualmente utilizados de origem fóssil. Por conseguinte, a não elegibilidade dos combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras ao abrigo do presente regulamento minimiza também qualquer risco de abrandamento da descarbonização do setor dos transportes, que, de outro modo, poderia resultar da transferência de biocombustíveis à base de culturas do setor rodoviário para o setor marítimo. É essencial minimizar essa transferência, uma vez que o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor dos transportes mais poluente e o transporte marítimo utiliza atualmente predominantemente combustíveis fósseis. É, portanto, adequado evitar promover uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, promovendo a sua utilização ao abrigo do presente regulamento. Assim, as emissões adicionais de gases com efeito de estufa e a perda de biodiversidade causadas por todos os tipos de combustíveis obtidos a partir de

#### *Alteração*

(13) No entanto, esta abordagem deve ser mais rigorosa para o setor marítimo. O setor marítimo regista atualmente níveis irrisórios de procura de biocombustíveis, biolíquidos e de combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, sendo mais de 99 % dos combustíveis navais atualmente utilizados de origem fóssil. Por conseguinte, a não elegibilidade dos combustíveis obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras ao abrigo do presente regulamento minimiza também qualquer risco de abrandamento da descarbonização do setor dos transportes, que, de outro modo, poderia resultar da transferência de biocombustíveis à base de culturas do setor rodoviário para o setor marítimo. É essencial minimizar essa transferência, uma vez que o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor dos transportes mais poluente e o transporte marítimo utiliza atualmente predominantemente combustíveis fósseis. É, portanto, adequado evitar promover uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos obtidos a partir de culturas alimentares e forrageiras, promovendo a sua utilização ao abrigo do presente regulamento. Assim, as emissões adicionais de gases com efeito de estufa e a perda de biodiversidade causadas por todos os tipos de combustíveis obtidos a partir de

culturas alimentares e forrageiras exigem que se considere que estes combustíveis têm os mesmos fatores de emissão que a solução menos favorável.

culturas alimentares e forrageiras exigem que se considere que estes combustíveis têm os mesmos fatores de emissão que a solução *fóssil* menos favorável.

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 14

#### *Texto da Comissão*

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo que facilite o planeamento e o investimento de todas as partes interessadas. Um quadro regulamentar claro e estável a longo prazo facilitará o desenvolvimento e a implantação de *novos* combustíveis e soluções energéticas para o transporte marítimo e incentivará o investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios até 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos.

#### *Alteração*

(14) Os longos prazos associados ao desenvolvimento e à implantação de novos combustíveis *renováveis* e soluções energéticas para o transporte marítimo, ***bem como a longa vida útil média dos navios, que varia entre 25 e 30 anos,*** exigem uma ação rápida e o estabelecimento de um quadro regulamentar claro e previsível a longo prazo, ***debatido com as partes interessadas e a sociedade civil,*** e que facilite o planeamento e o investimento de todas as partes interessadas. ***A aceleração da crise climática aumenta a importância das medidas tomadas atualmente no setor.*** Um quadro regulamentar claro, ***ambicioso*** e estável a longo prazo facilitará o desenvolvimento e a implantação de combustíveis ***alternativos*** e soluções energéticas ***renováveis*** para o transporte marítimo e incentivará o investimento das partes interessadas. Esse quadro deverá definir limites para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios, até ***serem alcançadas emissões nulas em*** 2050. Esses limites devem tornar-se mais ambiciosos ao longo do tempo, a fim de refletir o desenvolvimento tecnológico esperado e o aumento da produção de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos.

## Alteração 19

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 15**

*Texto da Comissão*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis. A utilização de fontes de energia alternativas, como a energia eólica ou a eletricidade, deve também refletir-se na metodologia.

*Alteração*

(15) O presente regulamento deverá estabelecer a metodologia e a fórmula aplicáveis para calcular a intensidade média anual dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio. Esta fórmula deve basear-se no consumo de combustível comunicado pelos navios e ter em conta os fatores de emissão pertinentes desses combustíveis. A utilização de fontes de energia alternativas ***no mar e no posto de acostagem***, como a energia eólica, ***solar*** ou a eletricidade, deve também refletir-se na metodologia.

**Alteração 20**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 17**

*Texto da Comissão*

(17) O desempenho dos combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser estabelecido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abrangem as emissões «do poço ao depósito» (well-to-tank) e o total das emissões provenientes da combustão a bordo do navio e respetivas fugas potenciais (tank-to-wake, «do depósito à esteira»). No entanto, o desempenho dos combustíveis fósseis só deve ser avaliado utilizando fatores de emissão por defeito, tal como previsto no presente regulamento.

*Alteração*

(17) O desempenho dos combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos numa base well to wake («do poço à esteira») deve ser estabelecido utilizando fatores de emissão predefinidos ou reais e certificados que abrangem as emissões «do poço ao depósito» (well-to-tank) e o total das emissões provenientes da combustão a bordo do navio e respetivas fugas potenciais (tank-to-wake, «do depósito à esteira»). No entanto, o desempenho dos combustíveis fósseis ***líquidos e gasosos*** só deve ser avaliado utilizando fatores de emissão por defeito, ***que devem ser regularmente atualizados com base nos mais recentes desenvolvimentos tecnológicos e científicos***, tal como previsto no presente regulamento. ***Para os combustíveis fósseis, poderá ser permitida no futuro a utilização de fatores de emissão reais e certificados que abrangem***

*a parte relativa à perda de combustível das emissões do depósito à esteira, desde que, por meio de um ato delegado, a Comissão crie o mecanismo de certificação e verificação correspondente.*

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 18

#### *Texto da Comissão*

(18) É necessária uma abordagem abrangente das emissões mais relevantes de GEE (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O) para promover o uso de fontes de energia compatíveis com uma pegada global inferior de GEE. A fim de refletir o potencial de aquecimento global do metano e dos óxidos nitrosos, o limite fixado no presente regulamento deve, por conseguinte, ser expresso em «equivalente de CO<sub>2</sub>».

#### *Alteração*

(18) É necessária uma abordagem abrangente das emissões mais relevantes de GEE (CO<sub>2</sub>, **CN**, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O) para promover o uso de fontes de energia compatíveis com uma pegada global inferior de GEE. A fim de refletir o potencial de aquecimento global do metano, **do carbono negro** e dos óxidos nitrosos, o limite fixado no presente regulamento deve, por conseguinte, ser expresso em «equivalente de CO<sub>2</sub>». **A Comissão deve calcular o valor de referência até dezembro de 2022, devendo tal valor corresponder à intensidade média dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e os valores por defeito estabelecidos no anexo I e no anexo II do presente regulamento.**

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 19

#### *Texto da Comissão*

(19) A utilização de fontes de energia renováveis e de sistemas de propulsão alternativos, **como** a energia eólica e solar,

#### *Alteração*

(19) A utilização de fontes de energia renováveis e de sistemas de propulsão alternativos, **incluindo, nomeadamente,** a

reduz consideravelmente a intensidade dos gases com efeito de estufa **provenientes do consumo global de** energia dos navios. **A dificuldade em** medir e quantificar com precisão estas fontes de energia **(intermitência do consumo de energia, transferência direta como propulsão, etc.) não deve impedir o seu reconhecimento no consumo global de energia do navio através de um cálculo por aproximação da sua** contribuição para o saldo energético do navio.

energia eólica e solar, reduz consideravelmente a intensidade dos gases com efeito de estufa **da** energia **global** dos navios. **Soluções para** medir e quantificar com precisão estas fontes de energia, **tais como sensores a bordo e software para avaliar as condições das rotas, estão a tornar-se cada vez mais disponíveis. Por conseguinte, a** contribuição **das fontes de energia renováveis e da propulsão alternativa** para o saldo energético **global** do navio **deve ser registada e contabilizada com a maior precisão possível através dos melhores meios de medição disponíveis atualmente, ou quando a medição for tecnicamente impossível, através das melhores aproximações disponíveis. A OMI fornece algumas orientações sobre o tratamento de tecnologia inovadora em matéria de eficiência energética<sup>1-A</sup>, incluindo para estimar a energia da propulsão de assistência eólica, estando a ser desenvolvidos outros métodos de avaliação.**

---

**<sup>1-A</sup> 2021 GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI [Orientações sobre como tratar tecnologias inovadoras no domínio da eficiência energética para calcular e verificar o índice de eficiência energética da conceção (EEDI) e o índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI)] (MEPC.1/Circ.896).**

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Considerando 20

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(20) A poluição atmosférica produzida

(20) **Segundo as estimativas**, a poluição

pelos navios **atracados** (óxidos de enxofre, óxidos de azoto e partículas) suscita preocupações importantes para as zonas costeiras e as cidades portuárias. Devem, por conseguinte, ser impostas obrigações específicas e rigorosas para reduzir as emissões dos motores dos navios atracados durante a sua permanência **no porto**. De acordo com os dados recolhidos em 2018 no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757, os navios de passageiros e os porta-contentores são as categorias de navios que produzem a maior quantidade de emissões pelos navios atracados. Por conseguinte, as emissões destes navios devem ser abordadas prioritariamente.

atmosférica produzida pelos navios (óxidos de enxofre, óxidos de azoto e partículas) **é responsável por mais de 50 000 mortes por ano na União** e suscita preocupações importantes para as zonas costeiras e as cidades portuárias. Devem, por conseguinte, ser impostas obrigações específicas e rigorosas para reduzir as emissões dos motores dos navios atracados durante a sua permanência **nos portos**. De acordo com os dados recolhidos em 2018 no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757, os navios de passageiros e os porta-contentores são as categorias de navios que produzem a maior quantidade de emissões pelos navios atracados. Por conseguinte, as emissões destes navios devem ser abordadas prioritariamente, **segundo-se o tratamento das emissões para todos os navios restantes, a fim de melhorar a qualidade do ar nas zonas costeiras o mais rapidamente possível**.

## Alteração 24

### Proposta de regulamento Considerando 20-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(20-A) Uma vez que o carbono negro é o segundo maior contribuinte para o aquecimento climático causado pelos navios, a adoção de medidas para o reduzir poderia ajudar a combater a poluição atmosférica e as alterações climáticas. O estabelecimento de uma intensidade rigorosa de GEE, o incentivo da eficiência operacional e energética e a tomada em consideração do CN na meta de intensidade de GEE poderão ajudar a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e de CN. Nos relatórios que publica, a Comissão deve avaliar a necessidade de adotar medidas adicionais para dar resposta à libertação de CN no Ártico ou na sua proximidade.***



## Alteração 25

### Proposta de regulamento Considerando 21

#### *Texto da Comissão*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply - OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais **limpo**, disponível para os navios atracados, **tendo em conta a crescente** quota de energias renováveis no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos – AFID), a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. Devem, consequentemente, ser estabelecidas regras **específicas** para impor a utilização de alimentação elétrica em terra **pelos navios mais poluentes**.

#### *Alteração*

(21) A utilização de alimentação elétrica em terra (on-shore power supply - OPS) reduz a poluição atmosférica produzida pelos navios **atracados** e a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo transporte marítimo **no posto de acostagem**. A alimentação elétrica em terra representa um fornecimento de energia cada vez mais **útil**, disponível para os navios atracados, **que será tão limpo como a proporção da** quota de energias renováveis no cabaz elétrico da UE. Embora apenas a disposição relativa aos pontos de ligação da alimentação elétrica em terra seja abrangida pela Diretiva 2014/94/UE (Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos – AFID), a procura e, consequentemente, a implantação, desta tecnologia permaneceram limitadas. Devem, consequentemente, ser estabelecidas regras e **incentivos específicos** para impor a utilização de alimentação elétrica em terra **por todos os navios abrangidos pelo presente regulamento**.

## Alteração 26

### Proposta de regulamento Considerando 21-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**(21-A) A coordenação entre os portos, os operadores de navios e todas as partes interessadas pertinentes é crucial para assegurar uma utilização otimizada da alimentação elétrica em terra. Em especial, os operadores de navios devem fornecer ao porto de escala informações adequadas e atempadas sobre a sua**

*intenção de utilizar a alimentação elétrica em terra e as suas necessidades energéticas estimadas, sobretudo quando tais necessidades excedam as necessidades estimadas para a categoria de navio em causa, nomeadamente para assegurar uma utilização previsível da rede elétrica. Os Estados-Membros devem trabalhar em estreita colaboração com as partes interessadas pertinentes para garantir a realização dos investimentos necessários e assegurar a estabilidade da rede e uma capacidade suficiente da mesma. A obrigação de os portos fornecerem energia elétrica em terra deve ser complementada por uma obrigação correspondente de os navios se ligarem a essas infraestruturas de carregamento quando se encontram atracados, a fim de garantir a eficácia e evitar ativos irrecuperáveis.*

*A fim de evitar incompatibilidades entre as instalações elétricas em terra a bordo e nos portos, a Comissão deve prestar o apoio necessário para assegurar que os navios e os portos aplicam todos os requisitos de normalização atuais e futuros, nomeadamente no que respeita à conversão das frequências elétricas, quando necessário.*

## Alteração 27

### Proposta de regulamento Considerando 22

#### *Texto da Comissão*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos. Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

#### *Alteração*

(22) Para além da alimentação elétrica em terra, outras tecnologias poderão oferecer benefícios ambientais equivalentes nos portos, **como a instalação renovável a bordo, baterias e substituições de baterias**. Se se demonstrar que a utilização de uma tecnologia alternativa é equivalente à utilização da alimentação elétrica em terra, **em termos de poluição atmosférica e de**

*redução das emissões de GEE*, um navio deverá ser isento da utilização desta última.

## Alteração 28

### Proposta de regulamento

#### Considerando 23

##### *Texto da Comissão*

(23) Devem também ser previstas exceções à utilização da alimentação elétrica em terra por uma série de razões objetivas, certificadas pela entidade gestora do porto de escala e limitadas a escalas não programadas em portos, por razões de segurança ou de salvação no mar, para estadas de curta duração de navios atracados inferiores a duas horas, uma vez que este é o tempo mínimo necessário para a ligação, e para a utilização da geração de energia a bordo em situações de emergência.

##### *Alteração*

(23) Devem também ser previstas exceções à utilização da alimentação elétrica em terra por uma série de razões objetivas, certificadas pela entidade gestora do porto de escala, ***pelo operador do terminal e/ou pela autoridade competente, em função do modelo de governação dos portos nos diferentes Estados-Membros. Estas exceções devem ser*** limitadas a escalas não programadas em portos, por razões de segurança ou de salvação no mar, para estadas de curta duração de navios atracados inferiores a duas horas, uma vez que este é o tempo mínimo necessário para a ligação, e para a utilização da geração de energia a bordo em situações de emergência.

## Alteração 29

### Proposta de regulamento

#### Considerando 24

##### *Texto da Comissão*

(24) As exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra deverão ser limitadas depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. A partir de 2035, os operadores de navios deverão planear cuidadosamente as

##### *Alteração*

(24) As exceções em caso de indisponibilidade ou incompatibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra deverão ser limitadas depois de os navios e os operadores portuários terem tido tempo suficiente para efetuar os investimentos necessários, a fim de proporcionar os incentivos necessários para esses investimentos e evitar a concorrência desleal. A partir de 2035, os operadores de navios deverão planear cuidadosamente as

suas escalas para garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade **ou incompatibilidade** da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala e nas escalas nos portos com equipamento incompatível.

suas escalas para garantir que podem realizar as suas atividades sem emitirem poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa quando atracados, e sem comprometerem o ambiente nas zonas costeiras e nas cidades portuárias. Deve ser previsto, **até 2040**, um número limitado de exceções em caso de indisponibilidade da utilização da alimentação elétrica em terra, a fim de prever a possibilidade de alterações ocasionais de última hora nos horários de escala e nas escalas nos portos com equipamento incompatível. ***A fim de incentivar ainda mais a utilização da alimentação elétrica em terra, os Estados-Membros devem aplicar o disposto no artigo 14.º da Diretiva (UE) .../... [Diretiva Tributação da Energia], que prevê isenções totais ou parciais para a eletricidade diretamente fornecida a navios atracados nos portos ou a baterias móveis de navios recarregadas no posto de acostagem.***

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Considerando 25

#### *Texto da Comissão*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores e as

#### *Alteração*

(25) O presente regulamento deve criar um sistema sólido **e transparente** de monitorização, comunicação e verificação, a fim de verificar a conformidade com as suas disposições. Esse sistema deverá aplicar-se de forma não discriminatória a todos os navios e exigir a verificação por terceiros, a fim de garantir a exatidão dos dados apresentados no seu âmbito. A fim de facilitar a consecução do objetivo do presente regulamento, quaisquer dados já comunicados para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757 devem ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do presente regulamento, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores e as

autoridades marítimas.

autoridades marítimas *e administrativas*.

## Alteração 31

### Proposta de regulamento Considerando 26

#### *Texto da Comissão*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo **ou a presença de** tecnologias de assistência eólica, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no presente regulamento. À semelhança do que acontece com o Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador.

#### *Alteração*

(26) As companhias deverão ser responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade e do tipo de energia utilizada a bordo dos navios a navegar ou atracados, bem como de outras informações pertinentes, tais como informações sobre o tipo de motor a bordo, **a especificação técnica das** tecnologias de assistência eólica **ou qualquer fonte de energia alternativa presente a bordo, incluindo a contabilização da energia que fornecem**, a fim de demonstrar o cumprimento do limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, prescrito no presente regulamento. À semelhança do que acontece com o Regulamento (UE) 2015/757, para facilitar o cumprimento destas obrigações de monitorização e comunicação e o processo de controlo por parte dos verificadores, as companhias devem documentar o método de monitorização previsto e fornecer informações detalhadas sobre a aplicação das regras do presente regulamento num plano de monitorização. O plano de monitorização, bem como as suas alterações subsequentes, se for caso disso, devem ser apresentados ao verificador. **Devem ser comunicadas as informações relativas à navegação no gelo e outras informações pertinentes sobre as embarcações com classe de gelo, a fim de aplicar o método específico estabelecido nos anexos.**

## Alteração 32

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 26-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(26-A) A utilização de tecnologias de registo distribuído deve ser incentivada, a fim de tornar os processos de monitorização e comunicação estabelecidos ao abrigo do presente regulamento mais seguros e precisos, bem como mais facilmente rastreáveis para efeitos de verificação.***

**Alteração 33**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(29) Com base nos dados e informações monitorizados e comunicados pelas companhias, os verificadores devem calcular e estabelecer a intensidade média anual, no que respeita aos gases com efeito de estufa, da energia utilizada a bordo pelos navios, bem como o saldo dos navios em relação ao limite, incluindo eventuais excedentes ou défices de cumprimento, e ainda o cumprimento dos requisitos de utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. O verificador deve notificar essas informações à companhia em causa. Se o verificador for a mesma entidade que o verificador para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757, essa notificação poderá ocorrer juntamente com o relatório de verificação ao abrigo desse regulamento. Essas informações deverão ser subsequentemente comunicadas pela companhia em causa à Comissão.

(29) Com base nos dados e informações monitorizados e comunicados pelas companhias, os verificadores devem calcular e estabelecer a intensidade média anual, no que respeita aos gases com efeito de estufa, da energia utilizada a bordo pelos navios, bem como o saldo dos navios em relação ao limite, incluindo eventuais excedentes ou défices de cumprimento, e ainda o cumprimento dos requisitos de utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem ***e da quota de combustíveis renováveis de origem não biológica. O verificador também deve agregar separadamente, numa base anual, cada tipo de combustível ou energia consumida no posto de acostagem e no mar, incluindo para cada fonte alternativa de energia consumida, como a energia elétrica, eólica e solar.*** O verificador deve notificar essas informações à companhia em causa. Se o verificador for a mesma entidade que o verificador para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757, essa notificação poderá ocorrer juntamente com o relatório de

verificação ao abrigo desse regulamento. Essas informações deverão ser subsequentemente comunicadas pela companhia em causa à Comissão.

## Alteração 34

### Proposta de regulamento Considerando 30

#### *Texto da Comissão*

(30) A Comissão deverá criar e assegurar o funcionamento de uma base de dados eletrónica **que registe** o desempenho de cada navio e **garanta** a sua conformidade com o presente regulamento. A fim de facilitar a comunicação de informações e limitar os encargos administrativos para as companhias, os verificadores e outros utilizadores, esta base de dados eletrónica deverá basear-se no módulo THETIS-MRV existente e ter em conta a possibilidade de reutilização das informações e dos dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

#### *Alteração*

(30) A Comissão deverá criar e assegurar o funcionamento de uma base de dados eletrónica **gerida centralmente para registar** o desempenho de cada navio e **garantir** a sua conformidade com o presente regulamento, **bem como para recolher dados em matéria de utilizações de energia, sanções, flexibilidades e isenções e qualquer outra informação pertinente**. A fim de facilitar a comunicação de informações e limitar os encargos administrativos para as companhias, os verificadores e outros utilizadores, esta base de dados eletrónica deverá basear-se no módulo THETIS-MRV existente e ter em conta a possibilidade de reutilização das informações e dos dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757. **Para aumentar a transparência e reduzir os encargos administrativos para os armadores e os operadores, os verificadores devem agregar, a nível de cada navio, os dados de conformidade comunicados pelos armadores e operadores. Os dados introduzidos na base de dados devem ser comparáveis e divulgados publicamente num formato aberto, a fim de permitir ao grande público e, em particular, à sociedade civil e à comunidade científica acompanhar a transição ecológica do setor marítimo.**

## Alteração 35

## Proposta de regulamento

### Considerando 31

#### *Texto da Comissão*

(31) O cumprimento do presente regulamento depende de elementos que podem estar fora do controlo da companhia, tais como questões relacionadas com a disponibilidade ou a qualidade do combustível. Por conseguinte, deve ser concedida a estas companhias a flexibilidade de reconduzir um excedente de conformidade de um ano para outro, ou de contrair um excedente de conformidade **antecipadamente**, dentro de certos limites, com base no ano seguinte. A utilização de alimentação elétrica em terra no posto de acostagem, que se reveste de grande importância para a qualidade do ar local nas cidades portuárias e nas zonas costeiras, não deve ser elegível para disposições semelhantes em matéria de flexibilidade.

#### *Alteração*

(31) O cumprimento do presente regulamento depende de elementos que podem estar fora do controlo da companhia, tais como questões relacionadas com a disponibilidade ou a qualidade do combustível. Por conseguinte, deve ser concedida a estas companhias a flexibilidade de reconduzir um excedente de conformidade de um ano para outro, ou de contrair **antecipadamente** um excedente de conformidade **gerado por energias renováveis**, dentro de certos limites, com base no ano seguinte. A utilização de alimentação elétrica em terra **e de quaisquer outras tecnologias de emissões nulas** no posto de acostagem, que se reveste de grande importância para a qualidade do ar local nas cidades portuárias e nas zonas costeiras, não deve ser elegível para disposições semelhantes em matéria de flexibilidade.

## Alteração 36

### Proposta de regulamento

#### Considerando 32

#### *Texto da Comissão*

(32) A fim de evitar o bloqueio tecnológico e continuar a apoiar a implantação das soluções mais **eficazes**, as companhias deverão ser autorizadas a agrupar os desempenhos de diferentes navios e a utilizar o possível desempenho excessivo de um navio para compensar o desempenho insuficiente de outro navio. Tal cria a possibilidade de recompensar o excesso de conformidade e incentiva o investimento em tecnologias mais avançadas. A possibilidade de optar por uma conformidade agrupada deve

#### *Alteração*

(32) A fim de evitar o bloqueio tecnológico e continuar a apoiar a implantação das soluções mais **sustentáveis e eficientes em termos energéticos**, as companhias deverão ser autorizadas a agrupar os desempenhos de diferentes navios e a utilizar o possível desempenho excessivo de um navio para compensar o desempenho insuficiente de outro navio. Tal cria a possibilidade de recompensar o excesso de conformidade e incentiva o investimento em tecnologias mais avançadas. A possibilidade de optar



continuar a ser voluntária e sob reserva do acordo das companhias em causa.

por uma conformidade agrupada deve continuar a ser voluntária e sob reserva do acordo das companhias em causa.

### **Alteração 37**

#### **Proposta de regulamento Considerando 33**

##### *Texto da Comissão*

(33) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade («certificado de conformidade FuelEU»), emitido por um verificador de acordo com os procedimentos estabelecidos no presente regulamento, como prova do cumprimento dos limites de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio **com os** requisitos relativos à utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. Os verificadores deverão notificar à Comissão a emissão de tais documentos.

##### *Alteração*

(33) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade («certificado de conformidade FuelEU»), emitido por um verificador de acordo com os procedimentos estabelecidos no presente regulamento, como prova do cumprimento dos limites de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, **dos requisitos relativos a combustíveis renováveis de origem não biológica e dos** requisitos relativos à utilização da alimentação elétrica em terra no posto de acostagem. Os verificadores deverão notificar à Comissão a emissão de tais documentos.

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento Considerando 35**

##### *Texto da Comissão*

(35) Sem prejuízo da possibilidade de cumprimento através das disposições de flexibilidade e de agrupamento, os navios que não cumpram os limites da intensidade média anual de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo ficam sujeitos a sanções com efeito dissuasivo. A sanção deve ser proporcional à gravidade do incumprimento e eliminar qualquer vantagem económica do incumprimento, preservando-se assim condições equitativas

##### *Alteração*

(35) Sem prejuízo da possibilidade de cumprimento através das disposições de flexibilidade e de agrupamento, os navios que não cumpram os limites da intensidade média anual de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo ficam sujeitos a sanções com efeito dissuasivo. A sanção deve ser proporcional à gravidade do incumprimento e eliminar qualquer vantagem económica do incumprimento, preservando-se assim condições equitativas

no setor. Deve **basear-se no** montante e **no** custo do combustível renovável e hipocarbónico que os navios deveriam ter utilizado para cumprir os requisitos do regulamento.

no setor. Deve **ser de valor superior ao** montante e **ao** custo do combustível renovável e hipocarbónico que os navios deveriam ter utilizado para cumprir os requisitos do regulamento.

## Alteração 39

### Proposta de regulamento Considerando 36

#### *Texto da Comissão*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no preço médio da eletricidade na UE para os consumidores não domésticos, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento.

#### *Alteração*

(36) A sanção imposta por cada escala portuária não conforme deverá ser proporcional ao custo da utilização da eletricidade e a um nível suficiente para ter um efeito dissuasor da utilização de fontes de energia mais poluentes. A sanção deve basear-se na potência instalada a bordo do navio, expressa em megawatts, multiplicada por uma penalização fixa em euros por hora de permanência no posto de acostagem. Devido à falta de dados precisos sobre o custo do fornecimento da alimentação elétrica em terra na União, esta taxa deve basear-se no preço médio da eletricidade na UE para os consumidores não domésticos **mais atual**, multiplicado por um fator de dois para ter em conta outros encargos relacionados com a prestação do serviço, incluindo, entre outros, os custos de ligação e os elementos de recuperação do investimento.

## Alteração 40

### Proposta de regulamento Considerando 37

#### *Texto da Comissão*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser **utilizadas para promover a distribuição e utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos**

#### *Alteração*

(37) As receitas geradas pelo pagamento de sanções devem ser **integralmente reinvestidas** no setor marítimo e **utilizadas para promover a transição ecológica justa**

no setor marítimo e **ajudar** os operadores marítimos a cumprir os seus objetivos climáticos e ambientais. Para o efeito, estas receitas devem ser afetadas ao Fundo **de Inovação** referido no artigo 10.<sup>o</sup>-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE.

**do mesmo, através de uma rápida melhoria da eficiência energética e operacional dos navios, incluindo no transporte marítimo de curta distância e nos portos, da implantação de tecnologias de propulsão sem emissões e da generalização da utilização sustentável de energias renováveis, nomeadamente da energia eólica, bem como da facilitação da construção das respetivas instalações de abastecimento, dos pontos de ligação elétrica nos portos, ajudando assim os operadores marítimos a cumprir os seus objetivos climáticos e ambientais. Paralelamente, as receitas devem ser também utilizadas para promover a reconversão, a formação, a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores em toda a cadeia de valor do setor marítimo, incluindo dos estaleiros, a fim de os dotar de competências respeitadoras do ambiente e de os familiarizar com as tecnologias ecológicas necessárias para a transição. A formação dos navegadores e capitães, em particular, deve centrar-se igualmente nos benefícios e ganhos de eficiência da navegação a velocidade reduzida, da otimização das rotas e da logística de transporte de carga, bem como na sensibilização para os ecossistemas marinhos e o problema do lixo marinho.** Para o efeito, estas receitas devem ser afetadas ao Fundo **para os Oceanos** referido no artigo [XX] da Diretiva 2003/87/CE e destinadas a projetos no setor marítimo, em consonância com os objetivos estabelecidos no presente regulamento. Com efeito, 20 % das receitas do Fundo para os Oceanos devem ser utilizadas para contribuir para a proteção, recuperação e melhor gestão dos ecossistemas marinhos afetados pelo aquecimento global, tais como as áreas marinhas protegidas, e para promover uma economia azul sustentável transversal, como a energia marinha renovável.

## Alteração 41

### Proposta de regulamento Considerando 39

#### *Texto da Comissão*

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo jurisdicional, realizado em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

#### *Alteração*

(39) Dada a importância das consequências que as medidas tomadas pelos verificadores ao abrigo do presente regulamento podem ter para as companhias em causa, em especial no que respeita à determinação das escalas portuárias não conformes, **à *compilação de informações respeitantes*** ao cálculo dos montantes das sanções e à recusa de emissão de um certificado de conformidade FuelEU, essas companhias deverão ter o direito de solicitar uma revisão dessas medidas à autoridade competente do Estado-Membro em que o verificador se encontra acreditado. À luz do direito fundamental a um recurso efetivo, consagrado no artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, as decisões tomadas pelas autoridades competentes e pelas entidades gestoras do porto ao abrigo do presente regulamento deverão ser objeto de controlo jurisdicional, realizado em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em causa.

## Alteração 42

### Proposta de regulamento Considerando 40

#### *Texto da Comissão*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz

#### *Alteração*

(40) A fim de manter condições equitativas através do funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz

respeito à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas ou dos critérios aplicáveis à sua utilização, ao estabelecimento das regras relativas à realização dos ensaios laboratoriais e às medições diretas das emissões, à adaptação do fator de sanção, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

respeito *à definição ou atualização das normas de medição e contabilização das fontes de energia alternativas*, à alteração da lista de fatores de emissão «well-to-wake» (do poço à esteira), *ao cálculo das emissões de equivalente de CO<sub>2</sub>, incluindo no que respeita ao CN*, à alteração da lista das tecnologias de emissões nulas *no posto de acostagem* ou dos critérios aplicáveis à sua utilização *ou à medição do seu contributo para o saldo energético do navio, ao estabelecimento de modelos de planos de monitorização*, ao estabelecimento das regras relativas à realização dos ensaios laboratoriais e às medições diretas das emissões, à adaptação do fator *e das fórmulas* de sanção, à acreditação dos verificadores e às modalidades de pagamento das sanções. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

## **Alteração 43**

### **Proposta de regulamento Considerando 40-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(40-A) No domínio marítimo, as tecnologias neutras em termos climáticos são um domínio de investigação e desenvolvimento em rápida mutação. Até***

*... [dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve elaborar um relatório no qual analise a evolução – tanto em termos de investigação e inovação como no que respeita ao mercado – das tecnologias com emissões nulas nos postos de acostagem e das tecnologias de combustível com emissões nulas.*

## **Alteração 44**

### **Proposta de regulamento Considerando 41**

#### *Texto da Comissão*

(41) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup>. ***Ao estabelecer, por meio de atos de execução, os modelos de planos de monitorização normalizados, incluindo as regras técnicas para a sua aplicação uniforme, a Comissão deverá ter em conta a possibilidade de reutilização das informações e dos dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.***

---

<sup>27</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

#### *Alteração*

(41) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

## **Alteração 45**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 42**

*Texto da Comissão*

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, *é* preferível adotar uma abordagem global para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, suscetível de ser considerada mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas *relevantes* à OMI. Sempre que se obtenha um consenso sobre questões relevantes para o presente regulamento, a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar, se for caso disso, pelas regras internacionais.

*Alteração*

(42) Dada a dimensão internacional do setor marítimo, *pode ser* preferível adotar uma abordagem global para limitar a intensidade dos gases com efeito de estufa da energia utilizada pelos navios, suscetível de ser considerada mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. ***Tal abordagem não deve prejudicar a ambição da União de superar os padrões internacionais.*** Neste contexto, a fim de *eleva*r a *fasquia e* facilitar a elaboração, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), de regras internacionais, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas à OMI ***no sentido de promover a adoção a nível mundial das medidas contidas no presente regulamento. A União deve prosseguir os seus esforços para promover objetivos mais ambiciosos de descarbonização marítima no âmbito da OMI.*** Sempre que se obtenha um consenso sobre ***uma abordagem global a adotar relativamente a*** questões relevantes para o presente regulamento, ***que seja comprovadamente eficaz e ambiciosa,*** a Comissão deverá revê-lo, a fim de o alinhar, se for caso disso, pelas regras internacionais.

**Alteração 46**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 42-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(42-A) Para além dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, o processo de revisão deve ser orientado***

*pele princípio «entra um, sai um». O princípio «entra um, sai um» é um instrumento importante, destinado a fazer face aos encargos administrativos e regulamentares e deve ser complementado por medidas qualitativas para assegurar a elaboração de legislação eficaz e orientada para o futuro, em consonância com os objetivos de longo prazo da União.*

#### **Alteração 47**

##### **Proposta de regulamento Considerando 43-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(43-A) Reconhecendo a importância de dar resposta às necessidades específicas das ilhas e das zonas remotas da União e a fim de assegurar a conectividade, deve ser dada flexibilidade ao setor da cabotagem marítima de passageiros, tal como previsto no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, a fim de se adaptar ao regime sem comprometer o atual nível de serviços de transporte.*

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de regulamento Artigo 1 – parágrafo 1 – alínea a-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*a-A) A obrigação de utilização de uma quota de combustíveis renováveis de origem não biológica por um navio que chegue a portos sob jurisdição de um Estado-Membro, aí permaneça ou deles parta, bem como a obrigação de ser abastecido por fornecedores de combustíveis marítimos; e*

#### **Alteração 49**



**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – subparágrafo 1**

*Texto da Comissão*

a fim de aumentar a utilização *coerente* de *combustíveis* renováveis e *hipocarbónicos* e de fontes de energia alternativas em toda a União, assegurando simultaneamente o bom funcionamento *do tráfego marítimo* e evitando distorções no mercado interno.

*Alteração*

a fim *de incentivar operações de navegação mais eficientes em termos energéticos e de aumentar o fornecimento e a utilização coerentes de energias hipocarbónicas, sustentáveis e renováveis e de fontes de energia alternativas no transporte marítimo* em toda a União, *bem como de alcançar emissões nulas no setor marítimo até 2050, o mais tardar, em consonância com o objetivo de neutralidade climática da União e com as metas do Acordo de Paris*, assegurando simultaneamente o bom funcionamento *desse setor* e evitando distorções no mercado interno, *nomeadamente provocadas por operadores de países terceiros*.

**Alteração 50**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*O presente regulamento aplica-se a todos os fornecedores de combustível no que se refere aos combustíveis renováveis de origem não biológica fornecidos a navios abrangidos pelo âmbito do presente regulamento.*

**Alteração 51**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Os Estados-Membros podem isentar da*

*aplicação do primeiro parágrafo, alínea b), até 31 de dezembro de 2029, os navios de passageiros e navios ro-ro de passageiros que façam escala em portos de ilhas do mesmo Estado-Membro com menos de 50 000 residentes permanentes, de acordo com o último recenseamento oficial da população. Os Estados-Membros notificam a Comissão das rotas, navios e ilhas isentos, bem como de quaisquer alterações aos mesmos.*

## **Alteração 52**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

(a) «Emissão de gás com efeito de estufa», a libertação de gás carbónico (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) e óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) para a atmosfera;

##### *Alteração*

(a) «Emissão de gás com efeito de estufa», a libertação de gás carbónico (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) e óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) para a atmosfera, *a par do forçamento radiativo direto das emissões de carbono negro (CN)*;

## **Alteração 53**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea f-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*(f-A) «Combustíveis hipocarbónicos», combustíveis hipocarbónicos na aceção do artigo ... da Diretiva (UE) .../... [Diretiva relativa a regras comuns para os mercados internos do gás natural e gases renováveis e do hidrogénio, COM(2021) 803];*

## **Alteração 54**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea g)**

*Texto da Comissão*

(g) «Tecnologia de emissões nulas», uma tecnologia que satisfaz os requisitos do anexo III e que não implica a libertação na atmosfera dos seguintes gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos pelos navios: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>) e partículas (PM);

*Alteração*

(g) «Tecnologia de emissões nulas **no posto de acostagem**», uma tecnologia que satisfaz os requisitos do anexo III e que não implica a libertação na atmosfera dos seguintes gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos pelos navios: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), partículas (PM) **e carbono negro (CN)**;

**Alteração 55**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i)**

*Texto da Comissão*

(i) «Porto de escala», um porto **de escala na aceção do artigo 3.º, alínea b), do Regulamento (UE) 2015/757**;

*Alteração*

(i) «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 56**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(i-A) «Zona portuária», uma zona portuária na aceção do artigo 2.º, alínea r), da Diretiva (UE) 2009/45;**

**Alteração 57**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea i-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(i-B) «Fornecedor de combustível marítimo», um fornecedor de combustível conforme definido no ponto 38 do segundo parágrafo do artigo 2.º da Diretiva (UE) 2018/2001, que fornece combustível naval num porto marítimo sob jurisdição de um Estado-Membro;**

**Alteração 58**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea k)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(k) «Companhia», uma companhia na aceção do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757;**

**(k) «Companhia», o armador 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 armador a responsabilidade pela exploração comercial do navio e seja responsável pelo pagamento do combustível consumido pelo navio;**

**Alteração 59**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea n)**

*Texto da Comissão*

(n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo;

*Alteração*

(n) «Consumo de energia a bordo», a quantidade de energia, expressa em megajoules (MJ), utilizada por um navio, no mar ou atracado, para a propulsão e o funcionamento de qualquer equipamento de bordo, ***sem a energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente e a energia adicional utilizada por um navio das classes de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente devido à navegação em condições de gelo;***

**Alteração 60**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea r)**

*Texto da Comissão*

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações no lado do navio e no lado terra, a alimentar diretamente o quadro de distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o carregamento de baterias secundárias;

*Alteração*

(r) «Alimentação elétrica em terra», a rede de fornecimento de eletricidade aos navios atracados, de baixa ou alta tensão, corrente alternada ou contínua, incluindo instalações ***fixas, flutuantes e móveis*** no lado do navio e no lado terra, a alimentar diretamente o quadro de distribuição principal do navio quando atracado, as cargas de serviço ou o carregamento de baterias secundárias;

**Alteração 61**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea y)**

*Texto da Comissão*

(y) «Via menos favorável», o modo de produção com maior intensidade de ***carbono*** utilizado para um determinado combustível;

*Alteração*

(y) «Via menos favorável», o modo de produção com maior intensidade de ***gases com efeito de estufa*** utilizado para um determinado combustível;

## Alteração 62

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea z)

##### *Texto da Comissão*

(z) «Equivalente de CO<sub>2</sub>», uma medida de comparação das emissões de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, com base no seu potencial de aquecimento global, a qual converte as quantidades de CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O numa quantidade equivalente de dióxido de carbono com o mesmo potencial de aquecimento global;

##### *Alteração*

(z) «Equivalente de CO<sub>2</sub>», uma medida de comparação das emissões de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, **CN** e N<sub>2</sub>O, com base no seu potencial de aquecimento global, a qual converte as quantidades de CH<sub>4</sub>, **CN** e N<sub>2</sub>O numa quantidade equivalente de dióxido de carbono com o mesmo potencial de aquecimento global;

## Alteração 63

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea ee-A) (nova)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***(ee-A) «Autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo»,***

***i) no caso de uma companhia de transporte marítimo registada num Estado-Membro, o Estado-Membro onde a companhia de transporte marítimo se encontra registada;***

***ii) no caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro, o Estado-Membro com o maior número estimado de escalas portuárias em viagens realizadas por essa companhia de transporte marítimo nos últimos dois anos de monitorização e abrangidas pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º;***

***iii) no caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro e que não tenha realizado qualquer viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo***

*2.º nos últimos dois anos de monitorização, o Estado-Membro a partir do qual a companhia de transporte marítimo iniciou a sua primeira viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 2.º.*

## **Alteração 64**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea ee-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(ee-B) «Classe de gelo», a classificação atribuída ao navio pelas autoridades nacionais competentes do Estado da bandeira, ou por uma organização reconhecida por este Estado, atestando que o navio foi concebido para navegar em condições de gelo marinho;*

## **Alteração 65**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea ee-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(ee-C) «Navegação em condições de gelo», a navegação de um navio com classe de gelo numa zona marítima situada na orla do gelo;*

## **Alteração 66**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – parágrafo 1 – alínea ee-D) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(ee-D) «Orla do gelo», em conformidade com o ponto 4.4 da nomenclatura do gelo marinho da OMM, de março de 2014, a demarcação, em qualquer momento, entre*

*o mar alto e o gelo marinho de qualquer tipo, rápido ou derivante.*

### **Alteração 67**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – título**

##### *Texto da Comissão*

Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio

##### *Alteração*

Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio *e obrigação de utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica*

### **Alteração 68**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 3**

##### *Texto da Comissão*

— **-13 %** a partir de 1 de janeiro de 2035;

##### *Alteração*

— **-25 %** a partir de 1 de janeiro de 2035;

### **Alteração 69**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 4**

##### *Texto da Comissão*

— **-26 %** a partir de 1 de janeiro de 2040;

##### *Alteração*

— **-50 %** a partir de 1 de janeiro de 2040;

### **Alteração 70**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2 – travessão 5**

##### *Texto da Comissão*

— **-59 %** a partir de 1 de janeiro de

##### *Alteração*

— **-75 %** a partir de 1 de janeiro de



2045;

2045;

### Alteração 71

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 2 – travessão 6

##### *Texto da Comissão*

— -75 % a partir de 1 de janeiro de 2050.

##### *Alteração*

— -100 % a partir de 1 de janeiro de 2050.

### Alteração 72

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 2 – parágrafo 2

##### *Texto da Comissão*

[Asterisco: O valor de referência, **que** será calculado **numa fase posterior do processo legislativo, corresponde** à intensidade média dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e os valores por defeito estabelecidos no anexo I do **mesmo** regulamento.]

##### *Alteração*

[Asterisco: O valor de referência será calculado **até 31 de dezembro de 2022 e corresponderá** à intensidade média dos gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e os valores por defeito estabelecidos no anexo I **e no anexo II do presente** regulamento.]

### Alteração 73

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 2-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**2-A. A quota anual de combustíveis renováveis de origem não biológica da energia utilizada a bordo de um navio durante um período de informação deve situar-se, pelo menos, nos seguintes valores:**

- 2 % a partir de 1 de janeiro de 2030;
- 6 % a partir de 1 de janeiro de 2035.

## Alteração 74

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 2-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-B. Os fornecedores de combustível marítimo devem assegurar que os combustíveis renováveis de origem não biológica vendidos no período de um ano aos navios nos portos da União cumpram os valores e as datas de aplicação estabelecidos no n.º 2-A, a fim de fornecer os combustíveis necessários aos navios;***

## Alteração 75

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. A intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é calculada como a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia de acordo com a metodologia especificada no anexo I.

3. A intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é calculada como a quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia de acordo com a metodologia especificada no anexo I, ***incluindo um fator de correção para os navios com classe de gelo, deduzindo o consumo de combustível mais elevado associado à navegação no gelo. Como base para o cálculo dos fatores de emissão, os valores por defeito constam do anexo II.***

## Alteração 76

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3-A (novo)

**3-A.** *A fim de alterar o anexo I, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a aditar ou a atualizar normas de referência para a medição e a contabilização precisas da contribuição das fontes de energia alternativas à luz do progresso científico e técnico.*

## Alteração 77

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ou do poço à esteira, relacionados com quaisquer novas fontes de energia **ou a adaptar** os fatores de emissão existentes para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou **com a legislação** da União no domínio da energia.

Alteração

4. A fim de alterar o anexo II, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista **a garantir que os fatores de emissão sejam tão representativos quanto possível das emissões reais, à luz dos melhores conhecimentos científicos e técnicos disponíveis**, a incluir os fatores de emissão «well-to-wake», ou do poço à esteira, relacionados com **o carbono negro e quaisquer novas fontes de energia, a atualizar regularmente** os fatores de emissão existentes **das fontes de energia existentes**, para assegurar a coerência com futuras normas internacionais ou **leis** da União no domínio da energia, **do ambiente e do clima mais ambiciosas, bem como para ter em conta os mais recentes desenvolvimentos tecnológicos, científicos e comerciais.**

## Alteração 78

### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

*Texto da Comissão*

1. *A partir de 1 de janeiro de 2030*, um navio atracado **num** porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro deve ligar-se à alimentação elétrica em terra e utilizá-la para todas as necessidades energéticas enquanto estiver atracado.

*Alteração*

1. Um navio atracado **numa zona portuária de um** porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro deve ligar-se à alimentação elétrica em terra e utilizá-la para todas as necessidades energéticas enquanto estiver atracado.

**Alteração 79**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 5 – n.º 2 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. O n.º 1 é aplicável aos:

*Alteração*

2. *A partir de 1 de janeiro de 2030*, o n.º 1 é aplicável aos:

**Alteração 80**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 5 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(b-A) navios graneleiros;**

**Alteração 81**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 5 – n.º 2 – alínea b-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(b-B) petroleiros;**

**Alteração 82**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 5 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***A partir de 1 de janeiro de 2035, o n.º 1 é aplicável a todos os outros navios abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.***

### **Alteração 83**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 3 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(c) tenham de fazer uma escala portuária não programada por razões de segurança ou salvação de vidas no mar;

(c) tenham de fazer uma escala portuária não programada por razões de segurança ou ***de*** salvação de vidas no mar, ***em situações de emergência ou em caso de força maior***;

### **Alteração 84**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 3 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(e) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre porque a instalação em terra no porto não é compatível com o equipamento de alimentação elétrica de terra disponível a bordo;***

***Suprimido***

### **Alteração 85**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a

4. A fim de alterar o anexo III, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com o objetivo de aditar referências a

novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas, ou os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias sejam *consideradas* equivalentes às tecnologias *enumeradas* nesse anexo à luz do progresso científico e técnico.

novas tecnologias à lista de tecnologias de emissões nulas *no posto de acostagem*, ou *modificar* os critérios aplicáveis para a sua utilização, sempre que essas novas tecnologias *ou os critérios para outras utilizações* sejam *considerados* equivalentes *ou melhores em termos de redução das emissões do que as tecnologias ou critérios para utilização enumerados* nesse anexo à luz do progresso científico e técnico *e dos desenvolvimentos da legislação da União sobre o clima, o ambiente e a energia*.

## Alteração 86

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. A entidade gestora do porto de escala deve determinar se são aplicáveis as exceções previstas no n.º 3 e emitir ou indeferir a emissão do certificado em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo IV.

##### *Alteração*

5. A entidade gestora do porto de escala *ou, se for caso disso, o operador do terminal ou a autoridade competente*, deve determinar se são aplicáveis as exceções previstas no n.º 3 e emitir ou indeferir a emissão do certificado em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo IV.

## Alteração 87

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 6

##### *Texto da Comissão*

6. A partir de 1 de janeiro de 2035, as exceções enumeradas nas alíneas d) e e) do n.º 3 não podem ser aplicadas a um navio, no total, mais de cinco vezes durante um ano de informação. *As escalas portuárias não são contabilizadas para efeitos do cumprimento desta disposição se a companhia demonstrar que não podia razoavelmente ter conhecimento de que o*

##### *Alteração*

6. A partir de 1 de janeiro de 2035, as exceções enumeradas nas alíneas d) e e) do n.º 3 não podem ser aplicadas a um navio, no total, mais de cinco vezes durante um ano de informação. *A partir de 1 de janeiro de 2040, deixam de ser aplicáveis as exceções enumeradas no n.º 3, alínea d).*

*navio não está em condições de estabelecer a ligação pelos motivos referidos nas alíneas d) e e) do n.º 3.*

## **Alteração 88**

### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 7-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**7-A. Os operadores de navios devem informar os portos em que fazem escala da sua intenção de se ligarem à alimentação elétrica em terra e indicar a quantidade de eletricidade de que necessitam durante uma determinada escala, bem como os equipamentos elétricos existentes a bordo.**

**A Comissão deve fornecer todas as orientações necessárias para assegurar a compatibilidade entre as instalações elétricas a bordo e em terra, nomeadamente no que respeita à conversão das frequências elétricas. Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão deve adotar um ato de execução que defina o conteúdo, o formato e os prazos para que os operadores de navios forneçam às autoridades portuárias as informações solicitadas no presente número.**

## **Alteração 89**

### **Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação

3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação

pelo verificador. As companhias devem **permitir estabelecer**, com segurança razoável, a integridade dos dados das emissões a monitorizar e comunicar.

pelo verificador. As companhias devem **assegurar**, com segurança razoável, a integridade dos dados das emissões a monitorizar e comunicar.

## Alteração 90

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar dados de monitorização, incluindo pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de forma transparente e exata, de modo a que o verificador possa determinar a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios.

##### *Alteração*

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar dados de monitorização, incluindo pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de forma transparente, **completa** e exata, de modo a que o verificador possa determinar a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios, **a percentagem de combustíveis renováveis de origem não biológica e qualquer outra informação necessária para dar cumprimento ao presente regulamento.**

## Alteração 91

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. Para a realização das atividades de monitorização e comunicação de informações previstas nos artigos 7.º a 9.º e 14.º do presente regulamento, devem ser utilizadas, se for caso disso, as informações e os dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

##### *Alteração*

5. Para a realização das atividades de monitorização e comunicação de informações previstas nos artigos 7.º, **8.º**, 9.º e 14.º do presente regulamento, devem ser utilizadas, se for caso disso, as informações e os dados recolhidos para efeitos do Regulamento (UE) 2015/757.

## Alteração 92



**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

(d) Uma descrição de que o navio instalou e certificou equipamento para permitir a ligação à alimentação elétrica terrestre, a uma tensão e frequência especificadas, incluindo os dispositivos especificados nas normas CEI/IEEE 80005-1 (alta tensão) e IEC/IEEE 80005-3 (baixa tensão), ou se encontra equipado com fontes alternativas de energia ou com tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III;

*Alteração*

(d) Uma descrição de que o navio instalou e certificou equipamento para permitir a ligação à alimentação elétrica terrestre, a uma tensão e frequência especificadas, incluindo os dispositivos especificados nas normas CEI/IEEE 80005-1 (alta tensão) e IEC/IEEE 80005-3 (baixa tensão), ou se encontra equipado com fontes alternativas de energia ou com tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III, ***juntamente com uma descrição das suas principais especificações técnicas, incluindo a respetiva capacidade expressa em megajoules (MJ), sempre que necessário;***

**Alteração 93**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

(e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º;

*Alteração*

(e) Uma descrição da(s) fonte(s) de energia prevista(s), a utilizar a bordo pelos navios durante a navegação ou quando atracados, a fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º, ***incluindo as fontes de energia destinadas a alimentar a tecnologia de emissões nulas no posto de acostagem, conforme especificada no anexo III, tal como a principal fonte de energia destinada a carregar o armazenamento de eletricidade a bordo e a alimentar as células de combustível;***

**Alteração 94**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 7 – n.º 3 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

(f) Uma descrição dos procedimentos de monitorização do consumo de combustível do navio, bem como da energia fornecida por fontes alternativas de energia ou por tecnologias com emissões nulas, conforme especificado no anexo III;

*Alteração*

(f) Uma descrição dos procedimentos de monitorização **e contabilização** do consumo de combustível do navio, bem como da energia fornecida por fontes alternativas de energia ou por tecnologias com emissões nulas **no posto de acostagem**, conforme especificado no anexo III;

**Alteração 95**

**Proposta de regulamento  
Artigo 7 – n.º 3 – alínea k)**

*Texto da Comissão*

(k) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;

*Alteração*

(k) Descrição do método a utilizar para **evitar lacunas nos dados e** determinar os dados substitutos de dados omissos, **bem como métodos para identificar erros nos dados**;

**Alteração 96**

**Proposta de regulamento  
Artigo 7 – n.º 3 – alínea l)**

*Texto da Comissão*

(l) Folha de registo de revisão para o registo de todos os detalhes da história da revisão.

*Alteração*

(l) Folha de registo de revisão para o registo de todos os detalhes da história da revisão;

**Alteração 97**

**Proposta de regulamento  
Artigo 7 – n.º 3 – alínea l-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(l-A) Informações sobre a classe de gelo do navio, caso a energia adicional devido**

*à classe de gelo do navio deva ser excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;*

## **Alteração 98**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3 – alínea l-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(l-B) Uma descrição do procedimento de monitorização da distância percorrida para toda a viagem e quando navega em condições de gelo, da data e hora em que navega em tais condições, do consumo de combustível e da energia fornecida por fontes de energia de substituição ou por uma tecnologia de emissões nulas, conforme especificado no anexo III, quando navegar em condições de gelo, se a energia adicional devido à navegação em condições de gelo for excluída do âmbito da energia utilizada a bordo.*

## **Alteração 99**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. A Comissão, *por meio de atos de execução, determina esses modelos, incluindo as regras técnicas para a sua aplicação uniforme. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.*

4. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. A Comissão *deve adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo planos de monitorização normalizados com base em* modelos, incluindo as regras técnicas para a sua aplicação *e utilização uniformes.*

## **Alteração 100**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 8 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(e-A) Sempre que os métodos para evitar lacunas nos dados e identificar erros nos dados sejam considerados inadequados para garantir a solidez e a transparência dos dados.***

**Alteração 101**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 8 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. As alterações do plano de monitorização a que se refere o n.º 2, alíneas b), c) e d), do presente artigo, são sujeitas à avaliação do verificador. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia em causa se essas alterações são conformes com o artigo 6.º.

4. As alterações do plano de monitorização a que se refere o n.º 2, alíneas b), c), d) e e-A), do presente artigo, são sujeitas à avaliação do verificador. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia em causa se essas alterações são conformes com o artigo 6.º.

**Alteração 102**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 1 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Sempre que os biocombustíveis, o biogás, os combustíveis renováveis de origem não biológica e os combustíveis de carbono reciclado, tal como definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, devam ser tidos em conta para os efeitos referidos no artigo 4.º, n.º 1, do presente regulamento, aplicam-se as seguintes regras:

1. Sempre que os biocombustíveis, o biogás, os combustíveis renováveis de origem não biológica e os combustíveis de carbono reciclado, tal como definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, **e outros combustíveis ou gases** devam ser tidos em conta para os efeitos referidos no artigo 4.º do presente regulamento, aplicam-se as seguintes regras:

**Alteração 103**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 1 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

(b) Os fatores de emissão de gases com efeito de estufa dos combustíveis renováveis de origem não biológica **e dos combustíveis de carbono reciclado** que cumpram os limiares de redução das emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos no artigo 27.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2018/2001 são determinados de acordo com as metodologias estabelecidas nessa diretiva;

*Alteração*

(b) Os fatores de emissão de gases com efeito de estufa dos combustíveis renováveis de origem não biológica que cumpram os limiares de redução das emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos no artigo 27.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2018/2001, **e os atos delegados associados sobre adicionalidade e metodologia de GEE**, são determinados de acordo com as metodologias estabelecidas nessa diretiva;

**Alteração 104**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 1 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

(d) Os combustíveis renováveis de origem não biológica **e os combustíveis de carbono reciclado** que não cumpram o disposto na alínea b) devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustíveis.

*Alteração*

(d) Os combustíveis renováveis de origem não biológica que não cumpram o disposto na alínea b) **e quaisquer outros combustíveis sintéticos derivados de hidrogénio ou tipos de hidrogénio** devem ser considerados como tendo os mesmos fatores de emissão que a via dos combustíveis fósseis menos favorável para este tipo de combustíveis.

**Alteração 105**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. As companhias devem fornecer dados precisos e fiáveis sobre a intensidade das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de

*Alteração*

2. As companhias devem fornecer dados precisos, **completos** e fiáveis sobre a intensidade das emissões de GEE e as características de sustentabilidade dos biocombustíveis, do biogás, dos

origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado, verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.ºs 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado, verificados por meio de um regime reconhecido pela Comissão nos termos do artigo 30.º, n.ºs 5 e 6, da Diretiva (UE) 2018/2001.

## Alteração 106

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira), desde que os valores reais sejam certificados por meio de ensaios em laboratório ou medições diretas das emissões. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização dos ensaios laboratoriais e às medições diretas das emissões.

#### *Alteração*

3. As companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para os fatores de emissão «tank-to-wake» (do depósito à esteira) ***dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos***, desde que os valores reais sejam certificados por meio de ensaios em laboratório ou medições diretas das emissões ***em conformidade com os sistemas de certificação e verificação previstos na Diretiva (UE) 2018/2001 e na Diretiva (UE) .../... [Diretiva Gás (UE) XX/XXXX]. O desempenho dos combustíveis fósseis só deve ser avaliado utilizando fatores de emissão por defeito, tal como previsto no presente regulamento. No que se refere aos combustíveis fósseis, as companhias têm o direito de se desviar dos valores por defeito estabelecidos para as perdas de combustível ou as emissões «fugitivas» do depósito à esteira, desde que, por meio de um ato delegado, a Comissão crie o mecanismo de certificação e verificação correspondente. Para tal***, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo as regras relativas à realização ***da certificação dos sistemas de conversão de energia ou dos consumidores de combustível, incluindo dos ensaios em banco de ensaio ou dos ensaios laboratoriais e às medições diretas***

das emissões *no que se refere aos combustíveis fósseis e às perdas de gás.*

## Alteração 107

### Proposta de regulamento

#### Artigo 10 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca *exceder o* início do período de informação.

##### *Alteração*

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê *sem atrasos indevidos* o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia em causa acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca *ir para além de um mês antes do* início do período de informação.

## Alteração 108

### Proposta de regulamento

#### Artigo 10 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

##### *Alteração*

3. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém declarações incorretas ou não conformidades com o presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia em causa. A companhia em causa deve, em seguida, retificar as declarações incorretas ou não conformidades, *sem atrasos indevidos*, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.

## Alteração 109

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 3 – alínea d)

#### *Texto da Comissão*

(d) Os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.

#### *Alteração*

(d) Os registos pertinentes do navio são completos, ***transparentes*** e coerentes.

## Alteração 110

### Proposta de regulamento Artigo 12 – n.º 4-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***4-A. O verificador deve fornecer, para cada um dos navios sob sua vigilância, um programa individual de gestão da qualidade das medidas a serem tomadas para evitar lacunas e erros nos dados.***

## Alteração 111

### Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

1. Os verificadores devem ser acreditados para as atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008. ***O organismo nacional de acreditação comunica sem demora injustificada à Comissão a lista dos verificadores acreditados juntamente com as informações que permitem a sua identificação e regista-os na base de dados.***

## Alteração 112



**Proposta de regulamento**  
**Artigo 13 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

*Alteração*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos verificadores, ***para garantir a independência e a imparcialidade dos verificadores, e para procedimentos de reacreditação obrigatória dos verificadores, a fim de dar resposta às novas complexidades e especificidades relacionadas com a evolução de novos combustíveis alternativos e tecnologia de emissões nulas.*** Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos nos artigos 10.º e 11.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

**Alteração 113**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

(b) Para cada navio abrangido pelo disposto no artigo 5.º, n.º 1, a ligação e a utilização da energia em terra ou a existência de qualquer das exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3;

*Alteração*

(b) Para cada navio abrangido pelo disposto no artigo 5.º, n.º 1, a ligação e a utilização da energia em terra ou a existência de qualquer das exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3, ***tal como certificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 5;***

**Alteração 114**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

(e) A quantidade de cada tipo de fonte

*Alteração*

(e) A quantidade de cada tipo de fonte

alternativa de energia consumida no posto de acostagem e no mar.

alternativa de energia consumida no posto de acostagem e no mar, ***incluindo a quantidade de cada fonte de energia que alimenta as tecnologias de emissões nulas no posto de acostagem;***

## **Alteração 115**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(e-A) A classe de gelo do navio, caso a energia adicional devido à classe de gelo do navio deva ser excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;***

## **Alteração 116**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 1 – alínea e-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(e-B) A data e a hora de navegação em condições de gelo, a quantidade de cada tipo de combustível consumido durante a navegação em condições de gelo, a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida na navegação em condições de gelo, a distância percorrida durante a navegação em condições de gelo, a distância percorrida durante a viagem, a quantidade de cada tipo de combustível consumido no mar, a quantidade de cada tipo de fonte de energia de substituição consumida no mar, se a energia adicional devida à navegação em condições de gelo for excluída do âmbito da energia utilizada a bordo;***

## **Alteração 117**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. As companhias devem registar **anualmente** as informações e os dados enumerados no n.º 1 de forma transparente, **a fim de** permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

*Alteração*

2. As companhias devem registar as informações e os dados enumerados no n.º 1 de forma transparente **e compilá-los anualmente para** permitir a verificação do cumprimento do presente regulamento pelo verificador.

**Alteração 118**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 14-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 14.º-A**

***Relatório de indisponibilidade marítima  
FuelEU***

1. ***Se um navio, apesar de todos os esforços envidados, não conseguir obter combustíveis que lhe permitam cumprir os limites referidos no artigo 4.º, n.º 2, num porto sob jurisdição de um Estado-Membro, deve comunicar a incapacidade à autoridade competente do Estado-Membro em causa e à autoridade competente do porto de destino, se este também estiver sob a jurisdição de um Estado-Membro, por meio de um relatório de indisponibilidade FuelEU. Esse relatório deve incluir as razões da indisponibilidade de combustíveis, como a escassez de combustíveis e a falta de infraestruturas portuárias.***

2. ***A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução em conformidade com o artigo 26.º para criar um modelo para o relatório de indisponibilidade marítima FuelEU a que se refere o n.º 1 do presente artigo.***

3. ***As autoridades competentes do Estado-Membro devem comunicar, na***

*base de dados sobre a conformidade referida no artigo 16.º, os casos de indisponibilidade de combustível.*

*4. O Estado-Membro do porto deve investigar os relatórios de indisponibilidade.*

## **Alteração 119**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 15 – n.º 2 – alínea -a) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(-a) Calcular, quando for o caso, a percentagem de combustíveis renováveis de origem não biológica face à energia média anual utilizada a bordo do navio em questão;*

## **Alteração 120**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(d) Calcular o montante das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2.*

*Suprimido*

## **Alteração 121**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 15 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(d-A) Agregar anualmente, e em separado, as informações monitorizadas e registadas em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, alíneas c), d), e) e e-A) para cada navio e fornecê-las às companhias para que sejam enviadas para a base de dados nos termos do artigo 16.º, n.º 3;*

## Alteração 122

### Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea d-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-B) Compilar as informações acima referidas e apresentá-las à autoridade competente no que se refere à companhia de navegação.***

## Alteração 123

### Proposta de regulamento Artigo 16 – título

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Base de dados ***sobre a conformidade e*** apresentação de relatórios

Base de dados ***da FuelEU Maritime,*** apresentação de relatórios ***e publicação de informações***

## Alteração 124

### Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. A Comissão deve desenvolver, ***assegurar o funcionamento e a atualização de*** uma base de dados eletrónica sobre a conformidade ***para o controlo do*** cumprimento do disposto nos artigos 4.º e 5.º. ***A base de dados sobre a conformidade deve ser utilizada para*** manter um registo do saldo de conformidade dos navios ***e*** da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º. Deve ser acessível às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes ***e*** à Comissão.

1. A Comissão deve desenvolver uma base de dados eletrónica ***da iniciativa FuelEU Maritime, gerida centralmente, para manter o registo dos dados apresentados nos termos do presente regulamento e deve assegurar o seu funcionamento, atualização, armazenamento e a publicação das informações apresentadas pelas companhias, verificadores e pelo organismo nacional de acreditação. A base de dados sobre a conformidade deve, quando possível, basear-se no módulo THETIS-MRV existente, e deve ser utilizada para controlar*** o cumprimento do

disposto nos artigos 4.º e 5.º, manter um registo do saldo de conformidade dos navios, **da utilização das isenções estabelecidas no artigo 5.º, n.º 3**, da utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, **das sanções previstas no artigo 20.º, dos dados apresentados em conformidade com o n.º 3 do presente artigo, das sanções notificadas nos termos do artigo 23.º e da lista das autoridades competentes referidas no artigo 25.º, n.º 1. A base de dados** deve ser **disponibilizada ao público num formato de dados abertos, e ser acessível de forma gratuita** às companhias, aos verificadores, às autoridades competentes, à Comissão **e ao público em geral de forma transparente, transferível e intuitiva.**

## Alteração 125

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas pelo verificador, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

##### *Alteração*

3. Até 30 de abril de cada ano, as companhias devem registar na base de dados sobre a conformidade, relativamente a cada um dos seus navios, as informações referidas no artigo 15.º, n.º 2, verificadas **e calculadas** pelo verificador, **a utilização dos mecanismos de flexibilidade previstos nos artigos 17.º e 18.º, as exceções anuais aplicadas ao abrigo artigo 5.º, n.º 3, caso existam**, juntamente com informações que permitam identificar o navio, a companhia e a identidade do verificador que efetuou a avaliação.

## Alteração 126

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 3-A (novo)

**3-A.** *Até 30 de junho de cada ano, a Comissão disponibiliza ao público todas as informações registadas na base de dados relativamente a um determinado período de informação. As informações relativas ao período de informação anterior devem permanecer publicamente disponíveis em qualquer momento. As informações devem ser fornecidas em formato aberto, transferível e em bruto, sem anonimização ou agregação adicional, excetuando no que se refere aos dados sobre penalizações e sanções, que devem ser anonimizados.*

## **Alteração 127**

### **Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 3-B (novo)**

**3-B.** *Sempre que, devido a circunstâncias específicas, a divulgação anonimizada de dados sobre penalizações e sanções comprometa de forma excecional a proteção de interesses comerciais que mereçam proteção na qualidade de interesses económicos legítimos que, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1367/2006<sup>1-A</sup>, se sobrepõem ao interesse público no que se refere à divulgação, deve ser aplicado, a pedido da empresa, um nível diferente de agregação desses dados específicos, de modo a proteger tais interesses. Caso não seja possível a aplicação de um nível diferente de agregação, a Comissão não publica essas informações.*

---

<sup>1-A</sup> Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus

*sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).*

## **Alteração 128**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – n.º 2 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

2. Se o navio apresentar um excedente de conformidade durante o período abrangido pelo relatório, a companhia poderá utilizar antecipadamente um excedente de conformidade de proporção correspondente do período de informação seguinte. O excedente de conformidade antecipado é adicionado ao saldo do navio durante o período de informação e subtraído do mesmo saldo do navio no período de informação seguinte. O montante a subtrair no período de comunicação seguinte é igual ao excedente de conformidade antecipado multiplicado por 1.1. O excedente de conformidade antecipado não pode ser utilizado:

##### *Alteração*

2. Se o navio apresentar um excedente de conformidade durante o período abrangido pelo relatório, a companhia poderá utilizar antecipadamente um excedente de conformidade de proporção correspondente do período de informação seguinte. O excedente de conformidade antecipado é adicionado ao saldo do navio durante o período de informação e subtraído do mesmo saldo do navio no período de informação seguinte. O montante a subtrair no período de comunicação seguinte é igual ao excedente de conformidade antecipado multiplicado por 1.1. ***Se o navio cessar a sua atividade antes de cumprir o seu excedente de cumprimento antecipado, deverá pagar uma multa calculada de acordo com o disposto no artigo 20.º.*** O excedente de conformidade antecipado não pode ser utilizado:

## **Alteração 129**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – n.º 2 – alínea b)**

##### *Texto da Comissão*

(b) durante dois períodos consecutivos de informação.

##### *Alteração*

(b) durante dois períodos consecutivos de informação;



## Alteração 130

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 2 – alínea b-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(b-A) por um navio que esteja no seu último ano de operação.***

## Alteração 131

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Até 30 de abril do ano seguinte ao período de informação, e após aprovação pelo respetivo verificador, a companhia deve registar na base de dados ***de conformidade*** o excedente de conformidade antecipado.

3. Até 30 de abril do ano seguinte ao período de informação, e após aprovação pelo respetivo verificador, a companhia deve registar na base de dados ***referida no artigo 16.º*** o excedente de conformidade antecipado.

## Alteração 132

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, a companhia tem de pagar uma sanção pecuniária. ***O verificador*** deve calcular o montante da sanção com base na fórmula especificada no anexo V.

1. Se, em 1 de maio do ano seguinte ao período de informação, o navio apresentar um défice de conformidade, a companhia tem de pagar uma sanção pecuniária ***dissuasiva superior ao valor e ao custo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos que os navios deveriam ter usado para cumprir os requisitos do presente regulamento. A autoridade administradora da companhia de transporte marítimo*** deve calcular o montante da sanção com base na fórmula especificada no anexo V.

## Alteração 133

### Proposta de regulamento

#### Artigo 20 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. A companhia deve pagar uma sanção por cada escala não conforme. **O verificador** deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR por megawatts de potência instalada a bordo e pelo número de horas completas despendidas no posto de acostagem.

##### *Alteração*

2. A companhia deve pagar uma sanção **dissuasiva** por cada escala não conforme. **A autoridade administradora da companhia de transporte marítimo** deve calcular o montante da sanção multiplicando o montante de 250 EUR por megawatts de potência instalada a bordo e pelo número de horas completas despendidas no posto de acostagem.

## Alteração 134

### Proposta de regulamento

#### Artigo 20 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Não obstante o disposto no artigo 19.º, n.º 1, o verificador emite um certificado de conformidade FuelEU **assim que** as sanções referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo **forem** pagas. As ações referidas no presente artigo, bem como a prova dos pagamentos financeiros em conformidade com o artigo 21.º, devem ser registadas no certificado de conformidade FuelEU.

##### *Alteração*

3. Não obstante o disposto no artigo 19.º, n.º 1, o verificador emite um certificado de conformidade FuelEU **depois de** as sanções referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo **terem sido** pagas **durante um período máximo de quatro anos consecutivos. A partir do terceiro ano consecutivo de incumprimento, o défice de conformidade anual acumulado é adicionado ao saldo do navio no período de relatório seguinte. No quinto ano de incumprimento, o verificador não deverá emitir um certificado de conformidade FuelEU.** As ações referidas no presente artigo, bem como a prova dos pagamentos financeiros em conformidade com o artigo 21.º, devem ser registadas no certificado de conformidade FuelEU.

## Alteração 135

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 20 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A. Quando a companhia de navegação celebra um contrato com um operador comercial que especifique que esse operador é responsável pela aquisição do combustível ou pela operação do navio, a companhia de navegação e esse operador comercial devem, por meio de um acordo contratual, determinar que este último é responsável pelo pagamento dos custos decorrentes das sanções mencionadas no presente artigo. Para efeitos do presente número, entende-se por responsabilidade pela operação do navio a determinação da carga transportada, do itinerário e/ou da velocidade do navio. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que a companhia de navegação disponha dos meios adequados e eficazes para recuperar os custos decorrentes das sanções a que se refere o presente artigo.**

**Alteração 136**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 20 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no n.º 2 do presente artigo, **tendo em conta** a evolução do custo da energia.

4. A fim de alterar o anexo V, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, com vista a adaptar a fórmula referida no n.º 1 do presente artigo, e a alterar o montante da sanção prevista no n.º 2 do presente artigo, **assim que** a evolução do custo da energia **prejudicar o efeito dissuasivo dessas sanções.**

**Alteração 137**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 20 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A. Até 1 de janeiro de 2027, a Comissão deverá adotar um ato delegado nos termos do artigo 26.º, para completar o presente regulamento, estabelecendo a fórmula de cálculo do montante da sanção aplicada por incumprimento da obrigação relativa aos combustíveis renováveis de origem não biológica prevista no artigo 4.º, n.º 2, alínea b), os critérios para a respetiva aplicação e as regras para a sua execução.**

**Alteração 138**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 21 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. As sanções aplicadas referidas no artigo 20.º, *n.ºs 1 e 2*, revertem a favor de projetos comuns *destinados à* rápida implantação de *combustíveis renováveis e hipocarbónicos* no setor marítimo. Os projetos financiados pelos fundos provenientes das sanções devem estimular a produção de maiores quantidades de combustíveis renováveis e *hipocarbónicos* para o setor marítimo, facilitar a construção de instalações *adequadas* de abastecimento de combustível *ou de portos* de ligação elétrica nos portos e apoiar o desenvolvimento, o ensaio e a implantação das tecnologias europeias mais inovadoras na frota, a fim de alcançar *reduções significativas das* emissões.

1. As sanções aplicadas referidas no artigo 20.º revertem a favor de projetos comuns *para acelerar a transição ecológica justa do setor marítimo por meio da melhoria rápida da eficiência energética e operacional dos navios, da implantação de tecnologias de propulsão de emissões nulas e da adoção de energia renovável sustentável* no setor marítimo, *bem como para ajudar na proteção, restauração e melhor gestão dos ecossistemas marinhos*. Os projetos financiados pelos fundos provenientes das sanções devem *aplicar o princípio da prioridade à eficiência energética e* estimular a produção de maiores quantidades de combustíveis renováveis *sustentáveis e soluções de geração renovável a bordo* para o setor marítimo, facilitar a construção de instalações de abastecimento de combustível *associadas*, de *pontos* de ligação elétrica nos portos, *apoiar investimentos para assegurar a compatibilidade entre as instalações*

*elétricas a bordo e em terra e apoiar o desenvolvimento, o ensaio e a implantação das tecnologias europeias mais inovadoras na frota, bem como estimular a renovação desta última, a fim de alcançar, o mais rapidamente possível, um setor marítimo de emissões nulas, altamente eficiente em termos energéticos e totalmente renovável. Os projetos financiados pelos fundos arrecadados devem apoiar na prática, em diálogo com os parceiros sociais, a reconversão, a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores para que disponham das competências ecológicas e tecnológicas necessárias para a transição, bem como as medidas de segurança, formação e proteção necessárias para a utilização de novos combustíveis marítimos.*

## Alteração 139

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo *de Inovação* referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo de Inovação.

##### *Alteração*

2. As receitas geradas pelas sanções referidas no n.º 1 são afetadas ao Fundo *para os Oceanos* referido no artigo [XX] da Diretiva 2003/87/CE *e devem ser destinadas ao financiamento de programas de acordo com os princípios e objetivos estabelecidos no n.º 1*. Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo de Inovação.

## Alteração 140

### Proposta de regulamento

#### Artigo 21 – n.º 3

*Texto da Comissão*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de completar o presente regulamento no que diz respeito às modalidades de pagamento das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2.

*Alteração*

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de completar o presente regulamento no que diz respeito às modalidades de pagamento das sanções referidas no artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, **e às modalidades de disponibilização ao público das informações sobre os projetos apoiados.**

**Alteração 141**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 23 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [dd/mm/20xx] e notificam-na sem demora de quaisquer alterações ulteriores às mesmas.

*Alteração*

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até **31 de julho de 2024** e notificam-na sem demora de quaisquer alterações ulteriores às mesmas. **Até 1 de janeiro de 2025, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com uma visão geral das medidas nacionais estabelecidas pelos Estados-Membros e comunica sem demora quaisquer alterações ulteriores às mesmas.**

**Alteração 142**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 23 – n.º 3**

### *Texto da Comissão*

3. Se um navio não tiver apresentado um certificado de conformidade FueEU válido durante dois ou mais períodos de informação consecutivos e se outras medidas coercivas não permitirem assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de escala **pode**, após ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma decisão de expulsão. A autoridade competente do Estado-Membro notifica a decisão de expulsão à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de pavilhão em causa. Os Estados-Membros, com exceção dos Estados-Membros cujo pavilhão o navio arvora, recusarão a entrada do navio que foi objeto da ordem de expulsão em todos os seus portos até que a companhia cumpra as suas obrigações. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, ordena a detenção do pavilhão até que a companhia cumpra as suas obrigações.

### *Alteração*

3. Se um navio não tiver apresentado um certificado de conformidade FueEU válido durante dois ou mais períodos de informação consecutivos e se outras medidas coercivas não permitirem assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado Membro do porto de escala **deve**, após ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma decisão de expulsão. A autoridade competente do Estado-Membro notifica a decisão de expulsão à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de pavilhão em causa. Os Estados-Membros, com exceção dos Estados-Membros cujo pavilhão o navio arvora, recusarão a entrada do navio que foi objeto da ordem de expulsão em todos os seus portos até que a companhia cumpra as suas obrigações. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado Membro, o Estado Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, ordena a detenção do pavilhão até que a companhia cumpra as suas obrigações **conforme estabelecido no presente regulamento**.

## **Alteração 143**

### **Proposta de regulamento Artigo 23 – n.º 5**

#### *Texto da Comissão*

5. As sanções aplicadas pelos Estados-Membros contra um determinado navio são notificadas à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado do pavilhão em causa.

#### *Alteração*

5. As sanções aplicadas pelos Estados-Membros contra um determinado navio são notificadas à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado do pavilhão em causa. **A Comissão regista cada sanção notificada na base de dados.**

## **Alteração 144**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 23 – n.º 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***5-A. Os Estados-Membros que não disponham de portos marítimos no seu território ou que tenham encerrado o seu registo nacional de navios, ou que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que não tenham um verificador acreditado, podem beneficiar de uma derrogação do disposto no presente artigo enquanto esses navios não arvorarem a sua bandeira. Os Estados-Membros que tencionem fazer uso dessa derrogação notificam a Comissão, o mais tardar, até 1 de julho de 2024. São também comunicadas à Comissão todas as alterações subsequentes, devendo a Comissão registá-las na base de dados.***

**Alteração 145**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 25 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Os Estados-Membros devem designar uma ou várias autoridades competentes como responsáveis pela aplicação e execução do presente regulamento («autoridades competentes»). Comunicam os seus nomes e dados de contacto à Comissão. A Comissão publica no seu sítio Web a lista das autoridades competentes.

Os Estados-Membros devem designar uma ou várias autoridades competentes como responsáveis pela aplicação e execução do presente regulamento («autoridades competentes»). Comunicam os seus nomes e dados de contacto à Comissão. A Comissão publica no seu sítio Web **e na base de dados** a lista das autoridades competentes.

**Alteração 146**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 26 – n.º 2**



*Texto da Comissão*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo 4.º, **n.º 6**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20, **n.º 4**, e no artigo 21.º, n.º 3, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

*Alteração*

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo 4.º, **n.os 3-A e 4**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 7.º, **n.º 4**, **no artigo 9.º**, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, **n.os 4 e 4-A**, e no artigo 21.º, n.º 3, é concedido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

**Alteração 147**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 26 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, **n.º 7**, no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, **n.º 4**, e no artigo 21.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.

*Alteração*

3. A delegação de poderes, referida no artigo 4.º, **n.os 3-A e 4**, no artigo 5.º, n.º 4, **no artigo 7.º, n.º 4**, no artigo 9.º, n.º 3, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 20.º, **n.os 4 e 4-A**, e no artigo 21.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.

**Alteração 148**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 26 – n.º 6**

*Texto da Comissão*

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigos 4.º, **n.º 7**, do artigo 5.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 3, do artigo 13.º, n.º 3, do artigo 20.º, **n.º 4**, e do artigo 21.º, n.º

*Alteração*

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigos 4.º, **n.os 3-A e 4**, do artigo 5.º, n.º 4, **do artigo 7.º, n.º 4**, do artigo 9.º, n.º 3, do artigo 13.º, n.º 3, do artigo 20.º,

3, só podem entrar 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.

*n.ºs 4 e 4-A*, e do artigo 21.º, n.º 3, só podem entrar 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 149

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

1. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de **2030**, um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento, a evolução das tecnologias e do mercado dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União. A Comissão deve ponderar eventuais alterações:

#### *Alteração*

1. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de **2027**, *e de cinco em cinco após essa data*, um relatório sobre os resultados da avaliação da aplicação do presente regulamento. ***O relatório de avaliação deve, em especial:***

***(a) avaliar a evolução das tecnologias e do mercado das tecnologias de emissões nulas e dos combustíveis sustentáveis renováveis e hipocarbónicos no setor dos transportes marítimos e o seu impacto no setor marítimo da União, incluindo a sua competitividade e potencial fuga de carbono, consagrando especial atenção aos portos da UE expostos à concorrência de portos de países terceiros;***

***(b) examinar a ambição e a integridade ambiental global do regulamento em relação às metas previstas no Acordo de Paris, ao objetivo de redução das emissões de GEE a nível económico da União para 2030 e ao objetivo de atingir a neutralidade***

*climática, conforme definidos na Lei Europeia do Clima, bem como em relação às metas de energia renovável e eficiência energética; (c) avaliar e quantificar as melhorias de eficiência operacional e energética decorrentes das medidas relacionadas com o domínio marítimo contidas na legislação adotada no seguimento de propostas apresentadas ao abrigo do pacote Objetivo 55, bem como o potencial por explorar de tais medidas;*

*(d) avaliar o impacto do regulamento no que se refere à redução das emissões de carbono negro, principalmente no Ártico ou na sua proximidade;*

*(e) atualizar a avaliação de impacto relativa ao funcionamento do regulamento, consagrando especial atenção às implicações económicas das medidas deste.*

A Comissão deve ponderar eventuais alterações:

## **Alteração 150**

### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea -a) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(-a) Para diminuir para 400 o limiar de arqueação bruta e aumentar a quota de energia utilizada pelos navios nas viagens de e para países terceiros a que se refere o artigo 2.º;*

## **Alteração 151**

### **Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(a) *Ao* limite a que se refere o artigo 4.º, n.º 2;

(a) *Para tornar o* limite a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, *mais rigoroso;*

## Alteração 152

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(a-A) Para introduzir uma meta de eficiência operacional e energética;***

## Alteração 153

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea b)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(b) *Aos* tipos de navios a que se aplica o **artigo 5.º, n.º 1;**

(b) ***Para alargar os*** tipos de navios a que se aplica o ***presente regulamento;***

## Alteração 154

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(c) *As* exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3.

(c) ***Para limitar as*** exceções enumeradas no artigo 5.º, n.º 3.

## Alteração 155

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c-A) Para limitar a utilização de destilados de ácidos gordos de palma, gorduras animais da categoria III, óleos alimentares usados, melaços, pastas de neutralização e derivados na aceção da alínea c) do artigo 9.º, n.º 1.***

## Alteração 156

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c-B) Para cancelar os excedentes de conformidade não acumulados, nos casos em que não tenham sido utilizados após três períodos de referência na aceção do artigo 17.º;***

## Alteração 157

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c-C) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c-C) Para limitar a aplicação do agrupamento da conformidade a que se refere o artigo 18.º aos navios que utilizam combustíveis com emissões nulas e tecnologias com emissões nulas;***

## Alteração 158

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1 – alínea c-D) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c-D) Para introduzir disposições específicas para dar resposta às emissões de carbono negro no âmbito de viagens no Ártico.***

## Alteração 159

### Proposta de regulamento Artigo 28 – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. A Comissão pondera, como parte da sua avaliação, eventuais alterações ao presente regulamento no que respeita à simplificação regulamentar. A Comissão e as autoridades competentes dos Estados-Membros devem adaptar-se continuamente aos procedimentos administrativos das melhores práticas e tomar todas as medidas para simplificar a aplicação do presente regulamento, reduzindo ao mínimo os encargos administrativos que recaem sobre os intervenientes envolvidos.***

## **Alteração 160**

**Proposta de regulamento  
Artigo 28 – n.º 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-B. O Parlamento Europeu, através das suas comissões competentes, pode emitir um parecer sobre o relatório da Comissão, incluindo sobre as propostas de alteração ao presente regulamento.***

## **Alteração 161**

**Proposta de regulamento  
Artigo 28 – n.º 1-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-C. A Comissão responde por escrito ao parecer aprovado pelo Parlamento Europeu, bem como a qualquer pedido de ação relativamente às diferentes disposições do regulamento, incluindo a apresentação de justificações para a inação prevista, e a qualquer questão que lhe seja dirigida pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho, no prazo de***

## Alteração 162

### Proposta de regulamento Artigo 29 – parágrafo 1

#### Texto da Comissão

À lista constante do anexo IV da Diretiva 2009/16/CE é aditado o seguinte ponto: «51. Certificado de conformidade FuelEU, emitido ao abrigo do Regulamento (UE) xxxx relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no transporte marítimo».

#### Alteração

À lista constante do anexo IV da Diretiva 2009/16/CE é aditado o seguinte ponto: «51. «51. Certificado de conformidade FuelEU, emitido ao abrigo do Regulamento (UE) xxxx relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos *e de fontes de energia renováveis* no transporte marítimo».

## Alteração 163

### Proposta de regulamento Anexo I

#### Texto da Comissão

### ANEXO I

#### METODOLOGIA PARA DEFINIR O LIMITE DE INTENSIDADE DOS GASES COM EFEITO DE ESTUFA PROVENIENTES DA ENERGIA UTILIZADA A BORDO DE UM NAVIO

Para efeitos de cálculo do limite de intensidade dos gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo de um navio, aplica-se a seguinte fórmula, designada por Equação (1):

Equação (1)

Índice de intensidade dos GEE	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^m engine\ M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times CO_{2eq\ TtW, slippage, j} \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

A fórmula seguinte é designada por Equação (2):

$$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Equação (2)}$$

Termo	Explicação
$i$	Índice correspondente aos combustíveis fornecidos ao navio no período de informação
$j$	Índice correspondente às unidades de combustão a bordo do navio. Para efeitos do presente regulamento, as unidades tidas em conta são os motores principais, os motores auxiliares e as caldeiras a fuelóleo
$k$	Índice correspondente aos pontos de ligação (c), tratando-se da eletricidade fornecida por ponto de ligação.
$c$	Índice correspondente ao número de pontos de carregamento elétrico
$m$	Índice correspondente ao número de consumidores de energia
$M_{i,j}$	Massa do combustível específico $i$ oxidado num consumidor $j$ [gFuel]
$E_k$	Eletricidade fornecida ao navio por ponto de ligação $k$ , se superior a um [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	$CO_{2eq}$ WtT, $i$ do combustível $i$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	$CO_{2eq}$ WtT, $i$ relacionado com a eletricidade fornecida ao navio no ponto de posto de acostagem por ponto de

	ligação k [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Poder calorífico inferior do combustível i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente de perda do combustível do motor (combustível não queimado) expresso em percentagem da massa do combustível i utilizado na unidade de combustão j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível queimado na unidade de combustão j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	CO <sub>2eq</sub> WtT, i de combustível queimado i por unidade de combustão j [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível perdido para uma unidade de combustão j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissão de CO <sub>2</sub> equivalente TtW de combustível queimado i na unidade de combustão j [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial de aquecimento global de CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O num período de <b>100</b> anos

No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito constantes do anexo II.

Para efeitos do presente regulamento, o termo  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$  no valor numérico da Equação (1) deve ser fixado em zero.

### Método de determinação de [M<sub>i</sub>]

A massa de combustível [M<sub>i</sub>] deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa.

### Método para a determinação dos fatores de GEE WtT

Para os combustíveis não fósseis, sempre que sejam utilizados valores diferentes dos valores por defeito constantes do anexo II, estes devem basear-se nos guias de entrega (Bunker Delivery Notes - BDN) dos combustíveis relevantes, para os combustíveis fornecidos ao navio no período de informação, para quantidades de combustíveis pelo menos equivalentes às que se determinou serem consumidas no âmbito de uma viagem regulamentada em conformidade com o ponto A.

O GEE WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) dos combustíveis (que não sejam combustíveis fósseis) está estabelecido na Diretiva (UE) 2018/2001. Os valores reais, explicitados na diretiva, que devem ser utilizados para efeitos do presente regulamento, em conformidade com a metodologia, são os valores sem combustão<sup>14</sup>. Para os combustíveis cujos modos de produção não estejam incluídos na diretiva e para os combustíveis fósseis, os valores por defeito de GEE WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) constam do anexo II.

### Guia de entrega de combustível (BDN)

Para efeitos do presente regulamento, os guias de entrega de combustível relevantes relativos aos combustíveis utilizados a bordo devem incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- Identificação do produto
- Massa do combustível [t]
- Volume do combustível [m<sup>3</sup>]
- Densidade do combustível [kg/m<sup>3</sup>]

<sup>14</sup> É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo eu («emissões do combustível consumido»).



- Fator de emissão de GEE WtT para o CO<sub>2</sub> (fator carbono) [gCO<sub>2</sub>gFuel] e para o CO<sub>2eq</sub> [gCO<sub>2eq</sub>/gFuel] e certificado correlato<sup>15</sup>
- Poder calorífico inferior [MJ/g]

### **Eletricidade referida na BDN**

Para efeitos do presente regulamento, as guias de entrega de combustível relevantes no que se refere à eletricidade fornecida ao navio devem conter, pelo menos, as seguintes informações:

- Fornecedor: Nome, endereço, telefone, correio eletrónico, representante
- Navio recetor: Número de referência da OMI (MMSI), nome do navio, tipo de navio, pavilhão, representante do navio
- Porto: Nome, localização (LOCODE), terminal/posto de acostagem
- Ponto de ligação: Ponto de ligação OPS-SSE, detalhes do ponto de ligação
- Tempo de ligação: Data/hora de início/final
- Aprovisionamento em energia: Fração de potência atribuída ao ponto de alimentação (se aplicável) [kW], consumo de eletricidade (kWh) durante o período de faturação, informação sobre a potência de pico (se disponível)
- Contadores

### **Método de determinação dos fatores de emissão de GEE TtW**

As emissões TtW são determinadas com base na metodologia explicitada no presente anexo, utilizando a Equação (1) e a Equação (2).

Para efeitos do presente regulamento, os fatores de emissão de GEE TtW ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ) a utilizar para determinar as emissões de GEE constam do anexo II. A fim de facilitar as remissões, os fatores CO<sub>2</sub> C<sub>f</sub> são os estabelecidos no Regulamento (UE) 2015/757 e referidos no quadro. Para os combustíveis cujos fatores não estejam incluídos no referido regulamento, devem ser utilizados os fatores por defeito constantes do anexo II.

Em conformidade com seu plano de conformidade referido no artigo 6.º após avaliação pelo verificador, podem ser utilizados outros métodos a fim de melhorar a exatidão global do cálculo, nomeadamente a medição direta do CO<sub>2eq</sub>, além de ensaios laboratoriais.

### **Método de determinação das emissões fugitivas TtW**

As emissões fugitivas são as emissões causadas pela quantidade de combustível que não chega à câmara de combustão da unidade de combustão ou que não é consumida pelo conversor de energia pelo facto de não ser queimada, desgasada ou perdida do sistema por fuga. Para efeitos do presente regulamento, as emissões fugitivas são tidas em conta como percentagem da massa do combustível utilizado pelo motor. Os valores por defeito constam do anexo II.

---

Este valor não é exigido no caso dos combustíveis fósseis referidos no anexo II. Para todos os outros combustíveis, incluindo misturas de combustíveis fósseis, este valor deve ser disponibilizado juntamente com um certificado separado que identifique o modo de produção do combustível.

## Métodos de determinação dos fatores de recompensa associados a fontes alternativas de energia

Caso sejam instaladas a bordo fontes alternativas de energia, pode ser aplicado um fator de recompensa. No caso da energia eólica, esse fator de recompensa é determinado do seguinte modo:

<b>Fator de recompensa para as fontes alternativas de energia - WIND (<math>f_{wind}</math>) (energia eólica)</b>	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
<b>0,99</b>	<b>0,1</b>
<b>0,97</b>	<b>0,2</b>
<b>0,95</b>	<b>≥ 0,3</b>

O índice de intensidade GEE do navio é então calculado multiplicando o resultado da Equação (1) pelo fator de recompensa.

Alteração

### ANEXO I

Para efeitos de cálculo do limite de intensidade dos gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo de um navio, aplica-se a seguinte fórmula, designada por Equação (1):

Equação (1)

Índice de intensidade dos GEE	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{uel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{uel} M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n f_{uel} \sum_j^m engine M_{ij} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip,j}\right) \times (CO_{2eq,TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip,j}\right) \times C_{CO_2,j} \right]}{\sum_i^n f_{uel} M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w} +$

A fórmula seguinte é designada por Equação (2):

$$CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Equação (2)}$$

Termo	Explicação
$i$	Índice correspondente aos combustíveis fornecidos ao navio no período de informação
$j$	Índice correspondente às unidades de combustão ( $m\ engine$ ) a bordo do navio. Para efeitos do presente regulamento, as unidades tidas em conta são os motores principais, os motores auxiliares e as caldeiras a fuelóleo
$k$	Índice correspondente aos pontos de ligação (c), tratando-se da eletricidade fornecida por ponto de ligação.
$w$	Índice correspondente à instalação eólica (n) sempre que a energia seja fornecida por instalação eólica.
$s$	Índice correspondente à instalação solar (p) sempre que a eletricidade seja fornecida por instalação solar.
$c$	Número de pontos de carregamento elétrico
$m$	Número de consumidores de energia
$n$	Número de combustíveis fornecidos ao navio no período de informação
$M_{i,j}$	Massa do combustível específico $i$ oxidado num consumidor $j$ [gFuel]
$E_k$	Eletricidade fornecida ao navio por ponto de ligação $k$ , se superior a um [MJ]
$E_w$	Energia fornecida ao navio por instalação eólica ( $w$ ), se superior a um [MJ]
$E_s$	Eletricidade fornecida ao navio por instalação solar ( $s$ ), se superior a um [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	$CO_{2eq\ WtT,i}$ do combustível $i$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	$CO_{2eq\ WtT,i}$ relacionado com a eletricidade fornecida ao navio no ponto de posto de acostagem por ponto de ligação $k$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Poder calorífico inferior do combustível $i$ [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip,j}$	Coefficiente de perda do combustível do motor (combustível não queimado) expresso em percentagem da massa do combustível $i$ utilizado na unidade de combustão $j$ [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível queimado na unidade de combustão $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	$CO_{2eq\ WtT,i}$ de combustível queimado $i$ por unidade de combustão $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$

$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	Fatores de emissão de GEE TtW por combustível perdido para uma unidade de combustão j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissão de CO <sub>2</sub> equivalente TtW de combustível queimado i na unidade de combustão j [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial de aquecimento global de CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O num período de 100 anos
$MULT_i$	<b>Multiplicador aplicado ao combustível renovável de origem não biológica i</b>
$M_{i,j\ A}$	<b>Massa ajustada do combustível específico i oxidado no consumidor j [gFuel] devido à navegação em condições de gelo, no caso de um navio das classes de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente<sup>16</sup>, e devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de uma classe de gelo equivalente. A massa ajustada <math>M_{i,j\ A}</math> é utilizada na equação (1) em vez da massa <math>M_{i,j}</math>, quando aplicável.</b>

No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito constantes do anexo II.

Para efeitos do presente regulamento, o termo  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$  no valor numérico da Equação (1) deve ser fixado em zero.

***O termo  $MULT_i$  no denominador da Equação (1) deve ser definido para cinco para a quantidade de combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes que exceda a percentagem da energia média anual de um navio utilizada a bordo durante um período de informação, conforme referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea b).***

Método de determinação de  $[M_i]$

A massa de combustível  $[M_i]$  deve ser determinada utilizando a quantidade notificada em conformidade com a comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 para as viagens abrangidas pelo presente regulamento, com base na metodologia de monitorização escolhida pela empresa. ***A massa ajustada  $[M_{i\ A}]$  do combustível pode ser utilizada em vez da massa  $[M_i]$  do combustível para um navio da classe de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente. A massa ajustada  $[M_{i\ A}]$  é definida no anexo V-A.***

Método para a determinação dos fatores de GEE WtT

Para os combustíveis não fósseis, sempre que sejam utilizados valores diferentes dos valores por defeito constantes do anexo II, estes devem basear-se nos guias de entrega (Bunker Delivery Notes - BDN) dos combustíveis relevantes, para os combustíveis fornecidos ao navio no período de informação, para quantidades de combustíveis pelo menos equivalentes às que se determinou serem consumidas no âmbito de uma viagem regulamentada em conformidade com o ponto A.

O GEE WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) dos combustíveis (que não sejam combustíveis fósseis) está estabelecido na Diretiva (UE) 2018/2001. Os valores reais, explicitados na diretiva, que devem ser utilizados para efeitos do presente regulamento, em conformidade com a metodologia, são os valores sem combustão<sup>17</sup>. Para os combustíveis cujos modos de produção não estejam incluídos na diretiva e para os combustíveis fósseis, os valores por defeito de GEE WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) constam do anexo II.

Guia de entrega de combustível (BDN)

Para efeitos do presente regulamento, os guias de entrega de combustível relevantes relativos

<sup>16</sup> Para mais informações sobre a correspondência entre as classes de gelo, ver a Recomendação 25/7 da HELCOM em <http://www.helcom.fi>.

<sup>17</sup> É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo eu («emissões do combustível consumido»).

aos combustíveis utilizados a bordo devem incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- Identificação do produto
- Massa do combustível [t]
- Volume do combustível [m<sup>3</sup>]
- Densidade do combustível [kg/m<sup>3</sup>]
- Fator de emissão de GEE WtT para o CO<sub>2</sub> (fator carbono) [gCO<sub>2</sub>gFuel] e para o CO<sub>2eq</sub> [gCO<sub>2eq</sub>/gFuel] e certificado correlato<sup>18</sup>
- Poder calorífico inferior [MJ/g]

Eletricidade referida na BDN

Para efeitos do presente regulamento, as guias de entrega de combustível relevantes no que se refere à eletricidade fornecida ao navio devem conter, pelo menos, as seguintes informações:

- Fornecedor: Nome, endereço, telefone, correio eletrónico, representante
- Navio recetor: Número de referência da OMI (MMSI), nome do navio, tipo de navio, pavilhão, representante do navio
- Porto: Nome, localização (LOCODE), terminal/posto de acostagem
- Ponto de ligação: Ponto de ligação OPS-SSE, detalhes do ponto de ligação
- Tempo de ligação: Data/hora de início/final
- Aprovisionamento em energia: Fração de potência atribuída ao ponto de alimentação (se aplicável) [kW], consumo de eletricidade (kWh) durante o período de faturação, informação sobre a potência de pico (se disponível)
- Contadores

Método de determinação dos fatores de emissão de GEE TtW

As emissões TtW são determinadas com base na metodologia explicitada no presente anexo, utilizando a Equação (1) e a Equação (2).

Para efeitos do presente regulamento, os fatores de emissão de GEE TtW ( $CO_{2eq,TtW,i}$ ) a utilizar para determinar as emissões de GEE constam do anexo II. A fim de facilitar as remissões, os fatores CO<sub>2</sub> C<sub>f</sub> são os estabelecidos no Regulamento (UE) 2015/757 e referidos no quadro.

Para os combustíveis cujos fatores não estejam incluídos no referido regulamento, devem ser utilizados os fatores por defeito constantes do anexo II.

Em conformidade com seu plano de conformidade referido no artigo 6.º após avaliação pelo verificador, podem ser utilizados outros métodos a fim de melhorar a exatidão global do cálculo, nomeadamente a medição direta do CO<sub>2eq</sub>, além de ensaios laboratoriais.

Método de determinação das emissões fugitivas TtW

As emissões fugitivas são as emissões causadas pela quantidade de combustível que não chega à câmara de combustão da unidade de combustão ou que não é consumida pelo conversor de energia pelo facto de não ser queimada, desgasada ou perdida do sistema por

---

Este valor não é exigido no caso dos combustíveis fósseis referidos no anexo II. Para todos os outros combustíveis, incluindo misturas de combustíveis fósseis, este valor deve ser disponibilizado juntamente com um certificado separado que identifique o modo de produção do combustível.

fuga. Para efeitos do presente regulamento, as emissões fugitivas são tidas em conta como percentagem da massa do combustível utilizado pelo motor. Os valores por defeito constam do anexo II.

**Alteração 164**  
**Anexo I – Verificação e certificação**

*Texto da Comissão*

**Verificação e certificação**

<b>Classe de combustível</b>	<b>WtT</b>	<b>TtW</b>
Fóssil	Devem ser utilizados valores por defeito, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.	<b>Devem</b> ser utilizado o fator de carbono CO <sub>2</sub> em conformidade com o Regulamento MCV para os combustíveis relativamente aos quais é comunicado esse fator.  Para os restantes fatores de emissão, podem ser utilizados valores por defeito, em alternativa, tal como indicado no quadro 1 do presente regulamento.  Valores certificados por meio de ensaios em laboratório ou medições diretas das emissões
Combustíveis renováveis e sustentáveis (Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrónicos)	Os valores de CO <sub>2eq</sub> previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II. Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II.	Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.  Valores certificados por meio de ensaios laboratoriais ou de medições diretas das emissões.
Outros (incluindo eletricidade)	Os valores de CO <sub>2eq</sub> previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa,	Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente

	para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II	regulamento.  <b><i>Valores certificados por meio de ensaios laboratoriais ou de medições diretas das emissões.</i></b>
--	---	---

Alteração

Verificação e certificação

Classe de combustível	WtT	TtW
Fóssil	Devem ser utilizados valores por defeito, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.	<p><b>Deve</b> ser utilizado o fator de carbono CO<sub>2</sub> em conformidade com o Regulamento MCV para os combustíveis relativamente aos quais é comunicado esse fator.</p> <p>Para os restantes fatores de emissão, podem ser utilizados valores por defeito, em alternativa, tal como indicado no quadro 1 do presente regulamento.</p> <p>Valores certificados por meio de ensaios em laboratório ou medições diretas das emissões <b>no que se refere aos valores da perda de combustível e das emissões fugitivas, em conformidade com os sistemas de certificação e verificação estabelecidos no ato delegado adotado nos termos do artigo 9.º, n.º 3.</b></p>
Combustíveis renováveis e sustentáveis (Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrónicos)	Os valores de CO <sub>2eq</sub> previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção estejam incluídos na DER II. Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II.	<p>Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.</p> <p>Valores certificados por meio de ensaios em laboratório ou medições diretas das emissões <b>em conformidade com os sistemas de certificação e verificação estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001.</b></p>
Outros (incluindo eletricidade)	Os valores de CO <sub>2eq</sub> previstos na DER II (sem combustão) podem ser utilizados, em alternativa, para todos os combustíveis cujos modos de produção	Fatores de emissão - os valores por defeito podem ser utilizados, em alternativa, conforme indicado no quadro 1 do presente regulamento.

	estejam incluídos na DER II Pode ser utilizado um sistema de certificação aprovado em conformidade com a DER II	
--	--	--

## Alteração 165

### Proposta de regulamento Anexo II

Texto da Comissão

#### ANEXO II

[...]

**Quadro 1 – Fatores por defeito**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	WtT	TtW						
Classe / Matéria-prima	Designação do modo de produção	$LCV$ [ $\frac{MJ}{g}$ ]	$CO_{2eq\ WtT}$ [ $\frac{gCO_2eq}{MJ}$ ]	Classe do conversor de energia	$C_f\ CO_2$ [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	$C_f\ CH_4$ [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	$C_f\ N_2O$ [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	$C_{slip}$ Em % da massa de combustível utilizado pelo motor
Biocombustíveis líquidos	Etanol E100	0,0268	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	1.913 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	TBM	TBM	-
	Biodiesel Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,0372	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	2.834	0,0005 TBM	0,00018 TBM	-
	OVH (óleo vegetal hidrotratado) Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,044	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	3.115	0,0005	0,00018	-
	BioGNL Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,05	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Otto GNL (velocidade e média com duplo combustível) GNL ciclo de Otto (velocidade e lenta com duplo combustível)	2.755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	<b>0,0005</b>	<b>0,00018</b>	3,1 1,7



1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	<b>WtT</b>	<b>TtW</b>							
				el)					
				Gasóleo GNL (combustíveis duplos)				0,2	
				LBSI				N/A	
<b>Biocombustíveis a gás</b>	Bio-H2 Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,12	N/A	Células de Combustível	0	0	0	-	
				Motores de combustão interna (ICE)	0	0	TBM	-	
	Gasóleo eletrônico	0,0427	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001)	Todos os motores de combustão interna (ICE)	3.206 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-	
	e-metanol	0,0199	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001)	Todos os motores de combustão interna (ICE)	1.375 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-	
<b>Combustíveis renováveis de origem não biológica (RFNBO) - (Eletrocombustíveis)</b>	e-GNL	0,0491	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001)	Otto GNL (velocidade e média com duplo combustível)	2.755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1	
				GNL ciclo de Otto (velocidade e lenta com duplo combustível)				1,7	
				Gasóleo GNL (combustíveis duplos)				0,2	
				LBSI				N/A	
	e-H2	0,12	3,6		Células de Combustível	0	0	0	-
					Motores de combustão interna (ICE)	0	0	TBM	-
e-NH3	0,0186	0		Sem motor	0	N/A	TBM	N/A	
<b>Outros</b>	Eletricidade	-	106,3 MISTURA UE 2020 72 MISTURA UE 2030	OPS	-	-	-	-	

*Alteração*

<b>Biocombu</b>	Etanol	0,0268	Referência	Todos os	1.913	TBM	TBM	-
-----------------	--------	--------	------------	----------	-------	-----	-----	---

<b>stíveis líquidos</b>	E100		à Diretiva (UE) 2018/2001	motores de combustão interna (ICE)	CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757			
	Biodiesel Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,0372	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	2.834	0,00005 TBM	0,00018 TBM	-
	OVH (óleo vegetal hidrotratado) Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,044	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	3.115	0,00005	0,00018	-
	BioGNL Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,05	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Otto GNL (velocidade média com duplo combustível)	2.755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
GNL ciclo de Otto (velocidade lenta com duplo combustível)				1,7				
Gasóleo GNL (combustíveis duplos)				0,2				
LBSI				N/A				
<b>Biocombustíveis a gás</b>	Bio-H2 Principais produtos/resíduos/mistura de matérias-primas	0,12	N/A	Células de Combustível	0	0	0	-
				Motores de combustão interna (ICE)	0	0	TBM	
<b>Combustíveis renováveis de origem não biológica (RFNBO)</b>	Gasóleo eletrónico	0,0427	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001)	Todos os motores de combustão interna (ICE)	3.206 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Todos os motores de combustão interna (ICE)	1.375 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-GNL	0,0491	Referência à Diretiva (UE) 2018/2001	Otto GNL (velocidade média com duplo combustível)	2.755 CPMM 245 (66) Regulamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
GNL ciclo de Otto (velocidade lenta com duplo)				1,7				

				combustível )				
				Gasóleo GNL (combustíveis duplos)				
				LBSI				
	e-H2	0,12	3,6	Células de Combustível	0	0	0	-
				Motores de combustão interna (ICE)	0	0	TBM	
e-NH3	0,0186	0	Sem motor	0	N/A	TBM	N/A	
<b>Outros</b>	Eletricidade	-	106,3 MISTURA UE 2020 72 MISTURA UE 2030	OPS	-	-	-	-

### Alteração 166

#### Proposta de regulamento Anexo II – parágrafo 11

##### *Texto da Comissão*

A coluna 7 indica o fator de emissão  $C_f$  para o metano, expresso em  $[gCH_4/gfuel]$ . Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados por meio de ensaios em vez dos valores por defeito. Para os GNL, o  $C_f$  para o metano é igual a zero.

##### *Alteração*

A coluna 7 indica o fator de emissão  $C_f$  para o metano, expresso em  $[gCH_4/gfuel]$ . Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados por meio de ensaios **(ao abrigo das disposições pertinentes da Diretiva (UE) 2018/2001)** em vez dos valores por defeito. Para os GNL, o  $C_f$  para o metano é igual a zero.

### Alteração 167

#### Proposta de regulamento Anexo II – parágrafo 12

##### *Texto da Comissão*

A coluna 8 indica o fator de emissão  $C_f$  para o óxido nitroso, expresso em  $[gN_2O/gfuel]$ . Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados

##### *Alteração*

A coluna 8 indica o fator de emissão  $C_f$  para o óxido nitroso, expresso em  $[gN_2O/gfuel]$ . Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados

por meio de ensaios em vez dos valores por defeito.

por meio de ensaios *(ao abrigo das disposições pertinentes da Diretiva (UE) 2018/2001)* em vez dos valores por defeito.

## Alteração 168

### Proposta de regulamento Anexo II – parágrafo 13

#### *Texto da Comissão*

A coluna 9 identifica a fração de combustível perdido a título de emissões fugitivas ( $C_{\text{slip}}$ ), expressa em % da massa de combustível utilizado pelo conversor de energia específico. Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados por meio de ensaios em vez dos valores por defeito. No caso de combustíveis como o GNL, para os quais existem emissões fugitivas (fugas), a quantidade de emissões fugitivas apresentada no quadro 1 é expressa em % da massa de combustível consumido (coluna 9). Devem ser utilizados os valores incluídos na coluna 9, em conformidade com a equação (1). Os valores  $C_{\text{slip}}$  indicados no quadro (1) são calculados a 50 % da carga do motor.

#### *Alteração*

A coluna 9 identifica a fração de combustível perdido a título de emissões fugitivas ( $C_{\text{slip}}$ ), expressa em % da massa de combustível utilizado pelo conversor de energia específico. Devem ser utilizados os valores por defeito indicados no quadro. Podem ser utilizados valores certificados por meio de ensaios *(ao abrigo das disposições pertinentes da Diretiva (UE) 2018/2001)* em vez dos valores por defeito. No caso de combustíveis *fósseis, os valores certificados por meio de ensaios só podem ser utilizados em vez dos valores por defeito depois de as regras relativas aos sistemas de certificação e de verificação sobre a realização da certificação dos sistemas de conversão de energia ou dos consumidores de combustível, incluindo dos ensaios em banco de ensaio ou dos ensaios laboratoriais, terem sido estabelecidos no ato delegado pertinente. No caso de combustíveis* como o GNL, para os quais existem emissões fugitivas (fugas), a quantidade de emissões fugitivas apresentada no quadro 1 é expressa em % da massa de combustível consumido (coluna 9). Devem ser utilizados os valores incluídos na coluna 9, em conformidade com a equação (1). Os valores  $C_{\text{slip}}$  indicados no quadro (1) são calculados a 50 % da carga do motor.

## Alteração 169

**Proposta de regulamento**  
**Anexo III – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

CRITÉRIOS PARA A UTILIZAÇÃO  
**DOS ENSAIOS** DE EMISSÕES NULAS  
A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 5.º,  
n.º 3, alínea b), e 7.º, n.º 3, alíneas d) e f)

*Alteração*

CRITÉRIOS PARA A UTILIZAÇÃO **DA**  
**TECNOLOGIA** DE EMISSÕES NULAS  
**NO POSTO DE ACOSTAGEM** A QUE  
SE REFEREM OS ARTIGOS 5.º, n.º 3,  
alínea b), e 7.º, n.º 3, alíneas d) e f)

**Alteração 170**

**Proposta de regulamento**  
**Anexo III – parágrafo 2**

*Texto da Comissão*

O quadro seguinte apresenta uma lista de tecnologias sem emissões, tal como referido no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), bem como critérios específicos para a sua utilização, conforme aplicável.

*Alteração*

O quadro seguinte apresenta uma lista de tecnologias sem emissões **no posto de acostagem**, tal como referido no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), bem como critérios específicos para a sua utilização, conforme aplicável.

**Alteração 171**

**Proposta de diretiva**  
**Anexo III – Tecnologia de emissões nulas**

*Texto da Comissão*

**Tecnologia de emissões nulas**

Pilhas de combustível

Armazenamento de eletricidade a bordo

Produção de eletricidade a bordo a partir da energia eólica e solar

**Critérios de utilização**

As pilhas de combustível utilizadas a bordo para a produção de eletricidade quando os navios estão atracados devem ser totalmente alimentadas por **combustíveis** renováveis e **hipocarbónicos**.

A utilização de armazenamento de eletricidade a bordo é permitida independentemente da fonte de energia que produziu a energia armazenada (produção a bordo ou em terra, em caso de troca de baterias).

Qualquer navio capaz de satisfazer as necessidades energéticas no cais por meio de energia eólica e solar.

## Alteração

<b>Tecnologia de emissões nulas</b>	<b>Critérios de utilização</b>
Pilhas de combustível	As pilhas de combustível utilizadas a bordo para a produção de eletricidade quando os navios estão atracados devem ser totalmente alimentadas por <b>fontes de energia renováveis e hipocarbónicas</b> .
Armazenamento de eletricidade a bordo	A utilização de armazenamento de eletricidade a bordo é permitida independentemente da fonte de energia que produziu a energia armazenada (produção a bordo ou em terra, em caso de troca de baterias).
Produção de eletricidade a bordo a partir da energia eólica e solar	Qualquer navio capaz de satisfazer as necessidades energéticas no cais por meio de energia eólica e solar.

## Alteração 172

### Proposta de regulamento Anexo III – parágrafo 3

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
A utilização destas tecnologias sem emissões deve lograr continuamente emissões equivalentes às reduções de emissões que seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra.	A utilização destas tecnologias sem emissões <b>no posto de acostagem</b> deve lograr continuamente <b>as mesmas reduções de emissões de GEE e de poluentes atmosféricos no posto de acostagem</b> equivalentes às reduções de emissões que seriam obtidas utilizando alimentação elétrica em terra <b>para todas as necessidades energéticas durante o tempo em que a embarcação está atracada</b> .

## Alteração 173

### Proposta de regulamento Anexo IV

#### *Texto da Comissão*

#### **ANEXO IV**

CERTIFICADO A EMITIR PELA ENTIDADE GESTORA DO PORTO DE ESCALA NOS  
CASOS EM QUE OS NAVIOS NÃO POSSAM UTILIZAR OPS POR RAZÕES  
JUSTIFICADAS (ARTIGO 5.º, N.º 5) — ELEMENTOS MÍNIMOS A INCLUIR NO  
CERTIFICADO

Para efeitos do presente regulamento, o certificado referido no artigo 5.º, n.º 5, deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- (1) Identificação do navio
  - (a) Número OMI
  - (b) Nome do navio
  - (c) Indicativo de chamada rádio
  - (d) Tipo de navio
  - (e) Pavilhão
- (2) Porto de escala
- (3) Localização/nome do terminal
- (4) Data e hora de chegada (ATA)
- (5) Data e hora de partida (ATD)

A confirmação, pela entidade gestora do porto, de que o navio se encontra numa das seguintes situações:

- O navio fez uma escala portuária não programada por motivos de segurança ou salvação de vidas no mar [artigo 5.º, n.º 2, alínea c)];
  - O navio não pôde ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação no porto [artigo 5.º, n.º 2, alínea d)];
  - ***O equipamento de alimentação elétrica em terra a bordo foi considerado incompatível com a instalação em terra no porto [artigo 5.º, n.º 2, alínea e)];***
  - O navio utilizou, durante um período de tempo limitado, energia produzida a bordo, em situações de emergência que representavam um risco imediato para a vida, o navio ou o ambiente [artigo 5.º, n.º 2, alínea f)].
- (6) Dados relativos à entidade gestora do porto
    - (a) Nome
    - (b) Contacto (telefone, correio eletrónico)
  - (7) Data de emissão

*Alteração*

**ANEXO IV**

CERTIFICADO A EMITIR PELA ENTIDADE GESTORA DO PORTO DE ESCALA NOS  
CASOS EM QUE OS NAVIOS NÃO POSSAM UTILIZAR OPS POR RAZÕES

## JUSTIFICADAS (ARTIGO 5.º, N.º 5) — ELEMENTOS MÍNIMOS A INCLUIR NO CERTIFICADO

Para efeitos do presente regulamento, o certificado referido no artigo 5.º, n.º 5, deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- (1) Identificação do navio
  - (a) Número OMI
  - (b) Nome do navio
  - (c) Indicativo de chamada rádio
  - (d) Tipo de navio
  - (e) Pavilhão
- (2) Porto de escala
- (3) Localização/nome do terminal
- (4) Data e hora de chegada (ATA)
- (5) Data e hora de partida (ATD)

A confirmação, *fundamentada em provas razoáveis* pela entidade gestora do porto, de que o navio se encontra numa das seguintes situações:

- O navio fez uma escala portuária não programada por motivos de segurança ou salvação de vidas no mar [artigo 5.º, n.º 2, alínea c)];  
O navio não pôde ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação no porto [artigo 5.º, n.º 2, alínea d)];
- O navio utilizou, durante um período de tempo limitado, energia produzida a bordo, em situações de emergência que representavam um risco imediato para a vida, o navio ou o ambiente [artigo 5.º, n.º 2, alínea f)].

- (6) Dados relativos à entidade gestora do porto
  - (a) Nome
  - (b) Contacto (telefone, correio eletrónico)

Data de emissão

### **Alteração 174**

#### **Proposta de regulamento Anexo V**

*Texto da Comissão*

### **ANEXO V**

#### **FÓRMULAS PARA CALCULAR O SALDO DE CONFORMIDADE E SANÇÕES PREVISTAS NO ARTIGO 20.º, N.º 1**



### Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2eq</sub> /MJ] =	$(meta\ GHGIE - GHGIEefetivo) \times [\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

na qual:

<i>gCO<sub>2eq</sub></i>	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
<i>metaGHGIE</i>	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento
<i>GHGIEefetivo</i>	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa

### Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(Saldo\ de\ conformidade / GHGIEefetivo) \times \text{fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO}$ $(41,0\ MJ / kg) \times 2400\ EUR$
----------	---

*Alteração*

## ANEXO V

### FÓRMULAS PARA CALCULAR O SALDO DE CONFORMIDADE E SANÇÕES PREVISTAS NO ARTIGO 20.º, N.º 1

### Fórmula para calcular o saldo de conformidade do navio

Para efeitos do cálculo do saldo de conformidade de um navio, é aplicável a seguinte fórmula:

Saldo de conformidade [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(meta\ GHGIE - GHGIEefetivo) \times [\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

na qual:

<i>gCO<sub>2eq</sub></i>	Equivalente CO <sub>2</sub> expresso em gramas
<i>metaGHGIE</i>	Limite de intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento
<i>GHGIEefetivo</i>	Média anual da intensidade de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio, calculada para o período de informação em causa

### Fórmula de cálculo da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1,

O montante da sanção prevista no artigo 20.º, n.º 1, é calculado do seguinte modo:

Sanção =	$(\text{Saldo de conformidade} / \text{GHGIEfetivo}) \times \text{fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO}$ $(41,0 \text{ MJ} / \text{kg}) \times 3000 \text{ EUR}$
----------	---

## Alteração 175

### Proposta de regulamento Anexo IV

*Texto da Comissão*

#### **ANEXO IV**

#### **CERTIFICADO A EMITIR PELA ENTIDADE GESTORA DO PORTO DE ESCALA NOS CASOS EM QUE OS NAVIOS NÃO POSSAM UTILIZAR OPS POR RAZÕES JUSTIFICADAS (ARTIGO 5.º, N.º 5) — ELEMENTOS MÍNIMOS A INCLUIR NO CERTIFICADO**

Para efeitos do presente regulamento, o certificado referido no artigo 5.º, n.º 5, deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- (1) Identificação do navio
  - (a) Número OMI
  - (b) Nome do navio
  - (c) Indicativo de chamada rádio
  - (d) Tipo de navio
  - (e) Pavilhão
- (2) Porto de escala
- (3) Localização/nome do terminal
- (4) Data e hora de chegada (ATA)
- (5) Data e hora de partida (ATD)

A confirmação, pela entidade gestora do porto, de que o navio se encontra numa das seguintes situações:

- O navio fez uma escala portuária não programada por motivos de segurança ou salvação de vidas no mar [artigo 5.º, n.º 2, alínea c)];
- O navio não pôde ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação no porto [artigo 5.º, n.º 2, alínea d)];
- ***O equipamento de alimentação elétrica em terra a bordo foi considerado incompatível com a instalação em terra no porto [artigo 5.º, n.º 2, alínea e)];***

- O navio utilizou, durante um período de tempo limitado, energia produzida a bordo, em situações de emergência que representavam um risco imediato para a vida, o navio ou o ambiente [artigo 5.º, n.º 2, alínea f)].
- (6) Dados relativos à entidade gestora do porto
- (a) Nome
  - (b) Contacto (telefone, correio eletrónico)
- (7) Data de emissão

#### *Alteração*

#### **ANEXO IV**

### CERTIFICADO A EMITIR PELA ENTIDADE GESTORA DO PORTO DE ESCALA NOS CASOS EM QUE OS NAVIOS NÃO POSSAM UTILIZAR OPS POR RAZÕES JUSTIFICADAS (ARTIGO 5.º, N.º 5) — ELEMENTOS MÍNIMOS A INCLUIR NO CERTIFICADO

Para efeitos do presente regulamento, o certificado referido no artigo 5.º, n.º 5, deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- (1) Identificação do navio
- (a) Número OMI
  - (b) Nome do navio
  - (c) Indicativo de chamada rádio
  - (d) Tipo de navio
  - (e) Pavilhão
- (2) Porto de escala
- (3) Localização/nome do terminal
- (4) Data e hora de chegada (ATA)
- (5) Data e hora de partida (ATD)

A confirmação, *fundamentada em provas razoáveis* pela entidade gestora do porto, de que o navio se encontra numa das seguintes situações:

- O navio fez uma escala portuária não programada por motivos de segurança ou salvação de vidas no mar [artigo 5.º, n.º 2, alínea c)];
  - O navio utilizou, durante um período de tempo limitado, energia produzida a bordo, em situações de emergência que representavam um risco imediato para a vida, o navio ou o ambiente [artigo 5.º, n.º 2, alínea f)].
- (6) Dados relativos à entidade gestora do porto
- (a) Nome
  - (b) Contacto (telefone, correio eletrónico)

Data de emissão

*Justificação*

*Alterações que refletem as modificações ao artigo 5.º.*

## **Alteração 176**

### **Proposta de regulamento Anexo V-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***ANEXO V-A: Aplicação do cálculo da massa ajustada do combustível***

***Em primeiro lugar, o presente anexo descreve como calcular a massa ajustada de combustível utilizando a energia adicional devida às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente<sup>1</sup> e a energia adicional utilizada por um navio da classe de gelo IC, IB, IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente devido à navegação em condições de gelo. Em segundo lugar, descreve como calcular as energias adicionais.***

***Massa ajustada [ $M_{j,A}$ ]***

***A massa ajustada [ $M_{i,A}$ ] de combustível é calculada com base na energia adicional utilizada para navegar em condições de gelo e na energia adicional utilizada devido às características técnicas de um navio com uma classe de gelo IA ou IA Super ou uma classe de gelo equivalente. A empresa pode escolher a que combustível  $i$  é atribuída a energia adicional. O combustível  $i$  selecionado deve ser um dos combustíveis que o navio consumiu durante o período de informação. A quantidade de energia correspondente à massa consumida do***

---

<sup>1</sup> Para mais informações sobre a correspondência entre as classes de gelo, ver a Recomendação 25/7 da HELCOM em <http://www.helcom.fi>.

*combustível i pode ser inferior à quantidade de energia adicional.*

*A massa  $[M_{iA}]$  ajustada do combustível i é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

*em que  $M_{i \text{ total}}$  representa a massa total de combustível i,  $M_{i \text{ additional due to ice class}}$  a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente e  $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$  a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo.*

*A massa de combustível i que representa o consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

*em que  $E_{\text{additional due to ice class}}$  representa o consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente e  $LCV_i$  o poder calorífico inferior do combustível i.*

*Do mesmo modo, a massa de combustível devido ao consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

*em que  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  representa o consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo.*

*Energia adicional devido à classe de gelo e à navegação em condições de gelo*

**O consumo adicional de energia devido às características técnicas de um navio da classe de gelo IA ou IA Super ou de classe de gelo equivalente é calculado do seguinte modo:**

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \text{ (Ax.4)}$$

**em que  $E_{\text{voyages, total}}$  representa a energia total consumida para todas as viagens e  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  o consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo.**

**A energia total consumida em todas as viagens é calculada do seguinte modo:**

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \text{ (Ax.5)}$$

**em que  $M_{i, \text{voyages, total}}$  representa a massa de combustível  $i$  consumida para todas as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento,  $LCV_i$  o poder calorífico inferior do combustível  $i$  e  $E_{\text{elect., voyages, total}}$  a quantidade de eletricidade fornecida ao navio consumida em todas as viagens.**

**A massa  $M_{i, \text{voyages, total}}$  de combustível  $i$  consumida para todas as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento é calculada do seguinte modo:**

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \text{ (Ax.6)}$$

**em que  $M_{i, \text{voyages between MS}}$  representa a massa agregada de combustível consumida durante todas as viagens entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro,  $M_{i, \text{voyages from MS}}$  a massa agregada de combustível consumida durante todas as viagens que partiram de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e  $M_{i, \text{voyages to MS}}$  a massa agregada**

*de combustível consumida durante as viagens para portos sob jurisdição de um Estado-Membro. A quantidade consumida de eletricidade  $E_{elect, voyages total}$  fornecida ao navio pode ser calculada da mesma forma.*

*O consumo adicional de energia devido à navegação em condições de gelo é calculado do seguinte modo:*

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages, total} - E_{voyages, open\ water} - E_{voyages, ice\ conditions, adjusted}$$

(Ax.7)

*em que  $E_{voyages, open\ water}$  representa a energia consumida nas viagens em águas abertas e  $E_{voyages, ice\ conditions, adjusted}$  a energia ajustada consumida em condições de gelo.*

*A energia consumida nas viagens que incluem apenas navegação em águas abertas é calculada do seguinte modo:*

$$E_{voyages, open\ water} = E_{voyages, total} - E_{voyages, ice\ conditions}$$

(Ax.8)

*em que  $E_{voyages, ice\ conditions}$  representa a energia consumida em navegação em condições de gelo, calculada do seguinte modo:*

$$E_{voyages, ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n_{fuel}} M_{i, voyages, ice\ conditions} \times LCV_i + E_{el, voyages, total}$$

(Ax.9)

*em que  $M_{i, voyages, ice\ conditions}$  representa a massa de combustível  $i$  consumida em navegação em condições de gelo e  $E_{el, voyages, total}$  a quantidade de eletricidade fornecida ao navio consumida em navegação em condições de gelo.*

*A massa de combustível  $i$  consumida devido à navegação em condições de gelo é calculada do seguinte modo:*

$$M_{i, voyages, ice\ cond.} = M_{i, voyages\ between\ MS, ice\ cond.} + 0.5 \cdot (M_{i, voyages\ from\ MS, ice\ cond.} + M_{i, voyages\ to\ M})$$

(Ax.10)

em que  $M_i$ , *voyages between MS, ice cond.* representa a massa agregada de combustível consumida por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro,  $M_i$ , *voyages from MS* a massa agregada de combustível consumida por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo durante todas as viagens que partiram de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e  $M_i$ , *voyages to MS* a massa agregada de combustível consumida por um navio de classe de gelo em navegação em condições de gelo durante as viagens para portos sob jurisdição de um Estado-Membro. A quantidade consumida de eletricidade  $E$  *ice conditions* fornecida ao navio pode ser calculada da mesma forma.

A energia ajustada consumida em condições de gelo é calculada do seguinte modo:

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$$

(Ax.11)

com a distância percorrida em navegação em condições de gelo  $D_{\text{ice conditions}}$  e o consumo de energia na distância percorrida em águas abertas  $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$ .

A distância percorrida em navegação em condições de gelo  $D_{\text{ice conditions}}$  é calculada do seguinte modo:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, i}}$$

(Ax.12)

em que  $D$  *voyages between MS, ice cond.* representa a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo entre



*portos sob jurisdição de um Estado-Membro,  $D_{\text{voyages from MS}}$  a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo durante todas as viagens que partiram de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e  $D_{\text{voyages to MS}}$  a distância agregada percorrida em navegação em condições de gelo durante as viagens para portos sob jurisdição de um Estado-Membro.*

*Esta última é calculada do seguinte modo:*

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

*em que  $E_{\text{voyages, ice conditions}}$  representa o consumo de energia em navegação em condições de gelo e  $D_{\text{total}}$  a distância total anual percorrida.*

*A distância total anual percorrida é calculada do seguinte modo:*

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

*em que  $D_{\text{voyages between MS}}$  representa a distância agregada percorrida entre portos sob jurisdição de um Estado-Membro,  $D_{\text{voyages from MS}}$  a distância agregada percorrida durante todas as viagens que partiram de portos sob jurisdição de um Estado-Membro e  $D_{\text{voyages to MS}}$  a distância agregada percorrida durante as viagens para portos sob jurisdição de um Estado-Membro.*

## ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUIÇÕES

A seguinte lista é elaborada a título meramente facultativo, sob a responsabilidade exclusiva do relator. O relator recebeu contribuições das seguintes entidades ou pessoas singulares na elaboração do projeto de parecer, até à sua apresentação em comissão.

<b>Entidade e/ou pessoa</b>
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
Associações de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) 59004966537-01
Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO) 01554483175-08
FEPURT (FEPURT) 801302611511-33
Conferência das Regiões Periféricas Marítimas (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (Federação Europeia dos Transportes e Ambiente) (T&E) 58744833263-19
Conselho Internacional para os Transportes Limpos (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
União de Produtores Europeus de Etanol Renovável (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Porto de Copenhaga
Porto de Hamburgo
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
<a href="#">Rolls-Royce plc</a> 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (Fundo de Defesa do Ambiente, ou EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

## INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

<b>Título</b>	A utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE
<b>Referências</b>	COM(2021)0562 – C9 0333/2021 – 2021/0210(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 13.9.2021
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 13.9.2021
<b>Comissões associadas – data de comunicação em sessão</b>	11.11.2021
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Rasmus Andresen 30.9.2021
<b>Debatido em comissão</b>	2.2.2022
<b>Data de aprovação</b>	2.6.2022
<b>Resultado da votação final</b>	+ :                 59 - :                 9 0 :                 6
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Matteo Adinolfi, François Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon Taubadel

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À  
MATÉRIA DE FUNDO**

<b>59</b>	<b>+</b>
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

<b>9</b>	<b>-</b>
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

<b>6</b>	<b>0</b>
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Legendas dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

## PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

<b>Título</b>	Utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e alteração da Diretiva 2009/16/CE			
<b>Referências</b>	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)			
<b>Data de apresentação ao PE</b>	15.7.2021			
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 13.9.2021			
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021		
<b>Comissões associadas</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021		
<b>Relatores</b> Data de designação	Jörgen Warborn 29.10.2021			
<b>Exame em comissão</b>	1.12.2021	2.2.2022	20.4.2022	17.5.2022
<b>Data de aprovação</b>	3.10.2022			
<b>Resultado da votação final</b>	+: –: 0:	36 6 2		
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle			
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Leila Chaibi, Nicola Danti, Mario Furore, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn			
<b>Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final</b>	Iuliu Winkler			
<b>Data de entrega</b>	4.10.2022			

## VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Roman Haider, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind

6	-
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Jutta Paulus

2	0
ID	Philippe Olivier
NI	Mario Furore

Legendas dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções