Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

P9_TA(2022)0367

Combustíveis marítimos sustentáveis (Iniciativa FuelEU Transportes Marítimos) ***I

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 19 de outubro de 2022, 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)) ([1])

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(2023/C 149/13)

Alteração 1

Proposta de regulamento

Considerando 1

Texto da Comissão	*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_2 na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO_2 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.	(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.

([1]) O assunto foi devolvido à comissão competente, para reapreciação/negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A9-0233/2022).

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 ([1-A]).
	([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 ([1-A]). O tráfego de ou para os portos do Espaço Económico Europeu representa cerca de 11 % do total das emissões de CO_2 na UE provenientes dos transportes e entre 3 a 4 % do total das emissões de CO_2 na UE. Prevê-se que as emissões de CO_2 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/rail-and-waterborne--transport

Alteração 4

Proposta de regulamento

Considerando 2

Texto da Comissão	*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, 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) ([19]), bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030» ([20]). 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.	(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) ([19]), bem como a Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030» ([20]).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 ***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.***

([19]) COM(2020)0563
([20]) COM(2020)0562

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	*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. 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.	(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 de empresas*** 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***, 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	*Alteração*
(4) A fim de produzir efeitos em todas as atividades do setor do transporte marítimo, é conveniente que o presente regulamento abranja uma parte das viagens entre um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e um porto sob a jurisdição de um país terceiro. O presente regulamento deverá, por conseguinte, aplicar-se a metade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, a metade da energia utilizada por um navio que viaje de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro e que chegue a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, à totalidade da energia utilizada por um navio que viaje para um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro a partir de um porto sob a jurisdição de um Estado-Membro, e à energia utilizada no porto de um Estado-Membro. A cobertura de uma parte da energia utilizada por um navio nos trajetos de entrada e de saída entre a União e os países terceiros assegura a eficácia do presente regulamento, nomeadamente graças ao aumento do impacto positivo desse quadro regulamentar em termos ambientais. ***Simultaneamente, esse quadro limita*** o risco de escalas evasivas e de deslocalização das atividades de transbordo fora da União. A fim de assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo, condições equitativas entre os operadores de transporte marítimo e entre os portos, e de evitar distorções no mercado interno, todas as viagens com chegada a ou partida de portos sob jurisdição dos Estados-Membros, bem como a permanência de navios nesses portos, deverão ser abrangidas pelas regras uniformes previstas no presente regulamento.	(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 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 XXXX-XXXX (Diretiva Tributação da Energia).

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)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 15

Proposta de regulamento

Considerando 5-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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 (UE) 2015/757.

Alteração 16

Proposta de regulamento

Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 ([21]) 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.	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

([21]) 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	*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 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_2) provenientes do setor marítimo.	(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_2) 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	*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.	(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	*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.	(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 ***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 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.	(11) Há que promover o desenvolvimento e a implantação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos ***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	*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.	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

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 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.	(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 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	*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 a eletricidade, deve também refletir-se na metodologia.	(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	*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. 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.	(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	*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 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 regulamento.***	(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»).

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 29

Proposta de regulamento

Considerando 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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	*Alteração*
(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.	(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	*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 ***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.	(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.***

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 32

Proposta de regulamento

Considerando 24

Texto da Comissão	*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.	(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 planear 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	*Alteração*
(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.	(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	*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 ***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.	(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 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	*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 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 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).	(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 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	*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, 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 ([24]).	(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 ([24]).

([24]) 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, p. 30).

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	*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, 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.	(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	*Alteração*
(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.	(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 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	*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, 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.	(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	*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.	(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 ***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 47

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 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.	(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***, 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 ([1-A]).

([1-A]) Comissão Europeia, Bruxelas, documento de trabalho dos serviços da União, «Better Regulation Guidelines» (Orientações sobre legislar melhor), 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Alteração 50

Proposta de regulamento

Considerando 43

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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	*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) ***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	*Alteração*
b) ***A*** obrigação de utilizar a alimentação elétrica terrestre ou tecnologia de emissões nulas nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro,	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 — parte final

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 evitando distorções no mercado interno.	***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	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável a todos os navios de arqueação bruta superior a 5 000 toneladas, independentemente do seu pavilhão, no que respeita:	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 2 — parágrafo 1 — alínea b)

Texto da Comissão	*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, ***e***	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	*Alteração*
c) a metade da energia utilizada nas viagens com partida ou chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, se o último porto ou o próximo porto de escala estiver sob jurisdição de um país terceiro.	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 2 — parágrafo 2

Texto da Comissão	*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***, navios sem propulsão mecânica*** ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.	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*
	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 adotas 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.

Texto da Comissão	*Alteração*
	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*
	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*
	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*
	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*
	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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

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

Alteração 73

Proposta de regulamento

Artigo 4 — n.º 2 — travessão 3

Texto da Comissão	*Alteração*
— -***13*** % a partir de 1 de janeiro de 2035;	— -***20*** % a partir de 1 de janeiro de 2035;

Alteração 74

Proposta de regulamento

Artigo 4 — n.º 2 — travessão 4

Texto da Comissão	*Alteração*
— -***26*** % a partir de 1 de janeiro de 2040;	— -***38*** % a partir de 1 de janeiro de 2040;

Alteração 75

Proposta de regulamento

Artigo 4 — n.º 2 — travessão 5

Texto da Comissão	*Alteração*
— -***59*** % a partir de 1 de janeiro de 2045;	— -***64*** % a partir de 1 de janeiro de 2045;

Alteração 76

Proposta de regulamento

Artigo 4 — n.º 2 — travessão 6

Texto da Comissão	*Alteração*
— -***75*** % a partir de 1 de janeiro de 2050.	— -***80*** % a partir de 1 de janeiro de 2050.

Alteração 77

Proposta de regulamento

Artigo 4 — n.º 2 — parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
[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.]	[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.]

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 78

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. ***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	*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 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 Diretiva 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.

Texto da Comissão	*Alteração*
	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	*Alteração*
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.	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	*Alteração*
(b) utilizem tecnologias de emissões nulas, conforme especificado no anexo III;	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	*Alteração*
(d) não possam ligar-se à alimentação elétrica terrestre devido à indisponibilidade de pontos de ligação num porto;	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	*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;	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	*Alteração*
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.	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	*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.	***Suprimido***

Alteração 91

Proposta de regulamento

Artigo 5 — n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	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

Texto da Comissão	*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 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)

Texto da Comissão	*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;	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***, bem como nos anexos I e III, respetivamente***;

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 94

Proposta de regulamento

Artigo 7 — n.º 3 — alínea k)

Texto da Comissão	*Alteração*
(k) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;	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	*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.	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	*Alteração*
2. As companhias alteram o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:	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	*Alteração*
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 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.	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 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	*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 ***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.	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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

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	*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.	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	*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, de modo a permitir a conclusão atempada do processo de verificação.	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	*Alteração*
(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.	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	*Alteração*
(d) Os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.	d) Os registos pertinentes do navio são completos***, transparentes*** e coerentes.

Alteração 106

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 ***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	*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 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 internacionalmente aceites.	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 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	*Alteração*
(c) A quantidade de cada tipo de combustível consumido no posto de acostagem e no mar;	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	*Alteração*
(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;	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	*Alteração*
(e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto de acostagem e no mar.	e) A quantidade de cada tipo de fonte alternativa de energia consumida no posto 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 ***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.	2. As companhias devem registar ***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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

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 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, 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 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	*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.	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 no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 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	*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 ***relativos à intensidade de emissão de gases com efeito de estufa e quota RNFBO, como referido no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 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 ***dos artigos*** 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	*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 ***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 no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 4.º-A, n.º 3, respetivamente***.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 126

Proposta de regulamento

Artigo 20 — n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 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 ***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.***

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 131

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

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

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	*Alteração*
(b) ***Aos*** tipos de navios a que se aplica o artigo 5.º, n.º 1;	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 2027, 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 ([1-A]). 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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 150

Proposta de regulamento

Anexo I — equação 1

Texto da Comissão

Índice de intensidade dos GEE	WtT	TtW
Intensidade de emissão de GEE $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Alteração

Índice de intensidade dos GEE	WtT	TtW
Intensidade de emissão de GEE $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT_i}] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT_i}] + \sum_k^l E_k}$

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 ([1-A]), 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 Mi, j A é utilizada na equação (1) em vez da massa Mi, j, quando aplicável.***
		([1-A]) 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	*Alteração*
No caso dos combustíveis fósseis, devem ser utilizados os valores por defeito constantes do anexo II.	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	*Alteração*
Para efeitos do presente regulamento, o termo $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ no valor numérico da Equação (1) deve ser fixado em zero.	Para efeitos do presente regulamento, o termo $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ 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.

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 156

Proposta de regulamento

Anexo I — parágrafo 5

Texto da Comissão	*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 [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 uma classe de gelo equivalente. A massa ajustada [M_{iA}] é definida no anexo V-A.***

Alteração 157

Proposta de regulamento

Anexo I — parágrafo 12

Texto da Comissão	*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_{2eq}***, além de ensaios laboratoriais***.	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_{2eq}.

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 CO2 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

Classe de combustível	WtT	TtW
Combustíveis renováveis e sustentáveis (Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrónicos)	Os valores de CO2eq 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 em laboratório ou de*** medições diretas das emissões.
Outros (incluindo eletricidade)	Os valores de CO2eq 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.

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 emissões***.	Devem ser utilizado o fator de carbono CO2 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 medições diretas das emissões
Combustíveis renováveis e sustentáveis (Biolíquidos, Bio Gases, Combustíveis Eletrónicos)	Os valores de CO2eq 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***, ou podem ser utilizadas 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

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Classe de combustível	WtT	TtW
Outros (incluindo eletricidade)	Os valores de CO2eq 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***, ou podem ser utilizadas 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

Alteração 159

Proposta de regulamento

Anexo II — parágrafo 2

Texto da Comissão	*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 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 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	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			GNL ciclo de Otto (velocidade lenta com duplo combustível)				1,7
			Gasóleo GNL (combustíveis duplos)				0,2
			LBSI				N/A

Alteração

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

Alteração 161

Proposta de regulamento

Anexo II — parágrafo 8

Texto da Comissão

A coluna 4 indica os valores das emissões de CO_{2eq}, expressos em [gCO_{2eq}/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 ([33]).

([33]) É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo e_u («emissões do combustível consumido»).

Alteração

A coluna 4 indica os valores das emissões de CO_{2eq}, expressos em [gCO_{2eq}/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 ([33]).

([33]) É feita referência ao anexo V.C.1., alínea a), da Diretiva (UE) 2018/2001, para o termo e_u («emissões do combustível consumido»).

Quarta-feira, 19 de outubro de 2022

Alteração 162

Proposta de regulamento

Anexo III — quadro — linha 4-A (nova)

Texto da Comissão

Alteração

Qualquer outra fonte de energia de emissões nulas	***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_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

na qual:

gCO_{2eq}	Equivalente CO_2 expresso em gramas
$_{meta}$GHGIE	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
$GHGIE_{efetivo}$	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 / $GHGIE_{efetivo}$) x fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 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 $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

na qual:

gCO_{2eq}	Equivalente CO_2 expresso em gramas
$_{meta}GHGIE$	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
$GHGIE_{efetivo}$	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,

CB_RFNBO [% RFNBO] =	***(% RFNBO$_{quota}$ — % RFNBO$_{efetiva}$)***

na qual:

CB_RFNBO	***Saldo de conformidade relativo à quota RFNBO, em conformidade com o artigo 4.º-A, n.º 3,***
% RFNBO$_{quota}$	***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***
% RFNBO$_{efetiva}$	***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. 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

ANEXO V

FÓRMULAS PARA CALCULAR O SALDO DE CONFORMIDADE E SANÇÕES ***CORRETIVAS*** previstas 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 / $GHGIE_{efetivo}$) x fator de conversão de MJ em toneladas de VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 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:

Sanção Corretiva (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

na qual:

Sanção corretiva	***em EUR***
abs(CB_RFNBO)	***É o valor absoluto do saldo de conformidade relativo a RFNBO***
Pd	***Diferença de preço entre os RFNBO e o combustível fóssil compatível com a instalação do navio***

Alteração 164

Proposta de regulamento

Anexo V-A (novo)

Texto da Comissão

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 ($^{I-A}$), 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 [Mj A]

A massa ajustada [Mi 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 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 [Mi A] é calculada do seguinte modo:

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

em que «Mi total» representa a massa total de combustível i, «Mi additional due to ice class» 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 «Mi additional due to ice conditions» 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:

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

em que «Eadditional due to ice class» 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 LCVi 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:

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

em que «Eadditional due to ice conditions» 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:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad (Ax.4)$$

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

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

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:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.6)$$

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:

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

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:

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

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

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

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:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.10)$$

em que «Mi, 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, «Mi, 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 «Mi, 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 ice conditions», pode ser calculada da mesma forma.

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

1)

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

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

A distância percorrida em navegação em condições de gelo, «Dice conditions», é calculada do seguinte modo:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.12)$$

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 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 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:

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

em que «E voyages, ice conditions» representa o consumo de energia em navegação em condições de gelo e «D total» representa a distância anual total percorrida.

A distância anual total percorrida é calculada do seguinte modo:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

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.

([1-A]) Para mais informações sobre a correspondência entre as classes de gelo, ver a Recomendação 25/7 da HELCOM em http://www.helcom.fi.