COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a interação e a convergência entre o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e o Regulamento MCV da UE

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a interação e a convergência entre o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e o Regulamento MCV da UE

I. Introdução

A UE adotou vários atos legislativos que impulsionam a descarbonização do setor marítimo. Estes atos têm por objetivo aumentar a utilização de combustíveis e tecnologias hipocarbónicos e sustentáveis pelos navios que façam escala nos portos da UE. O presente relatório centra-se principalmente em dois destes atos:

1) Regulamento (UE) 2023/1805[1] do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE («Regulamento FuelEU Transportes Marítimos») entrou em vigor em 12 de outubro de 2023 e é plenamente aplicável desde 1 de janeiro de 2025. Exige a redução gradual da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) da energia utilizada a bordo dos grandes navios e impõe a utilização de alimentação elétrica em terra (OPS) em determinados portos europeus a partir de 2030.
2) Regulamento (UE) 2015/757[2] 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 («Regulamento MCV»), exige que os grandes navios que façam escala nos portos do Espaço Económico Europeu (EEE) monitorizem e comuniquem as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) verificadas anualmente e outros dados relativos à eficiência energética. O Regulamento MCV foi revisto em 2023, na sequência do alargamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE de modo a abranger as emissões do transporte marítimo (CELE)[3].

O artigo 30.º, n.º 1, do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos exige que a Comissão Europeia apresente um relatório ao Parlamento e ao Conselho «que analisa a interação e a eventual convergência» entre esse regulamento e o Regulamento MCV.

Por conseguinte, a Comissão realizou uma primeira análise comparativa do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV, bem como dos atos delegados e de execução conexos. A experiência inicial adquirida através da aplicação efetiva destes atos foi igualmente tida em conta.

Uma vez que o Regulamento MCV estabelece um quadro para a monitorização, comunicação e verificação dos dados relativos aos elementos da Diretiva CELE[4] referentes ao transporte marítimo, se for caso disso, o presente relatório abrange igualmente elementos dessa diretiva.

Em janeiro de 2024, o CELE foi alargado ao setor marítimo. Desde então, as companhias de transporte marítimo têm sido obrigadas a adquirir e devolver licenças de emissão do CELE por cada tonelada de emissões de CO_2 (ou equivalente de CO_2) comunicadas no âmbito do CELE.

Durante o processo de elaboração do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e a revisão de 2023 do Regulamento MCV, e nas negociações com o Parlamento e o Conselho, foram envidados esforços para alinhar os dois atos, na medida do possível, e para criar um quadro que preveja uma conformidade simplificada para as entidades regulamentadas, os verificadores e as autoridades administradoras dos Estados-Membros.

Os dois regulamentos estão interligados porque, por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, quaisquer dados comunicados para efeitos do Regulamento MCV deverão ser utilizados, quando necessário, para verificar o cumprimento do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, a fim de limitar o ónus administrativo para as companhias, os verificadores e as autoridades competentes.

No entanto, existem aspetos de monitorização, comunicação e verificação distintos nos dois regulamentos, uma vez que a elaboração das propostas da Comissão para o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, a revisão do Regulamento MCV e a inclusão do setor marítimo no CELE, bem como as respetivas negociações com o Parlamento e o Conselho, tiveram lugar separadamente, embora com sobreposições temporais parciais.

Por conseguinte, justifica-se a realização de um exame e uma análise mais aprofundados destes atos, a fim de:

- fazer o balanço das diferenças e discrepâncias entre as principais disposições dos regulamentos,
- avaliar os desafios decorrentes da obrigação de cumprir simultaneamente os dois regulamentos, e
- apresentar possíveis formas de os alinhar ainda mais e melhorar a coerência.

As conclusões destinam-se a fornecer informações sobre possíveis oportunidades de racionalização dos requisitos administrativos, em consonância com os compromissos em matéria de simplificação administrativa global estabelecidos na Bússola para a Competitividade da UE.

Âmbito de aplicação dos regulamentos

---

[1] Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE, JO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.

[3] Regulamento (UE) 2023/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 para prever a inclusão das atividades de transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE e para a monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa adicionais e emissões de tipos de navio adicionais, JO L 130 de 16.5.2023, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

[4] Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho, JO L 275 de 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

Limiares de dimensão

No que diz respeito à dimensão dos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação dos regulamentos analisados, o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos aplica-se aos navios com arqueação bruta superior a 5 000 toneladas que sirvam o objetivo de transportar passageiros ou carga para fins comerciais. Do mesmo modo, o Regulamento MCV estabelece que é aplicável aos navios com arqueação bruta igual ou superior a 5 000 toneladas e, a partir de 1 de janeiro de 2025, aos navios de carga geral com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas e aos navios *offshore* com arqueação bruta igual ou superior a 400 toneladas abrangidos por uma das categorias enumeradas no anexo I do regulamento[5].

Âmbito geográfico de aplicação

A comunicação de informações por força do Regulamento MCV abrange o consumo de combustível e as emissões de GEE de todas as viagens internacionais intra-UE e extra-UE (viagens entre portos da UE e de países terceiros), bem como das atividades de um navio nos portos da UE. O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos tem o mesmo âmbito de comunicação de informações, mas, a fim de refletir adequadamente a parte das emissões da UE, apenas metade (50 %) do consumo de combustível/da energia utilizada nas viagens internacionais fora da UE deve ser contabilizada. A mesma regra é aplicada nos termos da Diretiva CELE.

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos trata as viagens entre a UE e as regiões ultraperiféricas de qualquer Estado-Membro da UE da mesma forma que as viagens internacionais de/para países não pertencentes ao EEE (considerando-se, por conseguinte, 50 % do consumo de combustível/da energia utilizada). Por força do Regulamento MCV, essas viagens são, em vez disso, tratadas como viagens intra-UE (pelo que 100 % das emissões são abrangidas pelo âmbito de aplicação). No entanto, nos termos da Diretiva CELE, as companhias de transporte marítimo não são obrigadas a pagar, até dezembro de 2030, pelas emissões provenientes de viagens entre um porto situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um porto situado no mesmo Estado-Membro, incluindo viagens entre portos situados numa mesma região ultraperiférica e as viagens entre portos situados nas regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro [ver secção sobre isenções infra].

Emissões abrangidas pelos regulamentos

No que diz respeito à contabilização das emissões provenientes dos combustíveis, a Diretiva CELE e o Regulamento MCV abrangem as emissões de GEE pelo tubo de escape, também conhecidas como emissões a jusante ou «do depósito à esteira». Tal deve-se ao facto de as emissões a montante (também conhecidas como «do poço ao depósito») associadas à produção de combustível já estarem abrangidas por outros setores do CELE e de a sua contabilização como parte das licenças de emissão para o setor dos transportes marítimos poder levar a uma eventual dupla emissão de licenças, dupla comercialização e dupla declaração. O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos abrange as emissões do poço ao depósito e do depósito à esteira, a fim de assegurar que é tido em conta todo o desempenho em matéria de emissões das várias fontes de energia.

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, o Regulamento MCV e a Diretiva CELE baseiam-se nos critérios de sustentabilidade, incluindo os limiares mínimos de emissões de GEE estabelecidos na Diretiva Energias Renováveis[6], para a conversão de matérias-primas renováveis em combustíveis, incluindo o sistema de certificação pertinente. O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos limita ainda mais o conjunto de combustíveis elegíveis, excluindo as matérias-primas provenientes de culturas alimentares para consumo humano ou animal. Os combustíveis produzidos a partir dessas matérias-primas são tratados como combustíveis fósseis no âmbito do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Fontes de energia

A utilização pelos navios de determinadas fontes de energia para além do combustível — como a eletricidade obtida a partir da rede terrestre e a energia eólica, que não pode ser monitorizada durante as viagens, mas que contribui para a energia consumida por um navio e, por conseguinte, para os seus objetivos de descarbonização — é abrangida pelo Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, mas não pelo Regulamento MCV. Por conseguinte, é necessária uma monitorização ou cálculos suplementares no que diz respeito à eletricidade obtida a partir da rede terrestre e à energia eólica no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Isenções

No que toca ao âmbito de aplicação, existem diferenças entre as isenções permitidas pelo Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e pela Diretiva CELE.

Tanto o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como a Diretiva CELE permitem que os Estados-Membros isentem as viagens efetuadas por navios de passageiros para ilhas com menos de 200 000 residentes permanentes. No entanto, subsistem diferenças. No caso do CELE, as isenções podem aplicar-se a viagens efetuadas entre um porto de uma ilha sob jurisdição do Estado-Membro requerente, sem ligação rodoviária ou ferroviária com o continente e com menos de 200 000 residentes permanentes e um porto sob a jurisdição desse mesmo Estado-Membro. No que se refere ao Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, as isenções podem aplicar-se a 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 200 000 residentes permanentes. Estas isenções aplicam-se igualmente às atividades realizadas no porto pelos navios em causa no respeitante às viagens isentas.

Tanto nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como da Diretiva CELE, os Estados-Membros podem isentar os navios de passageiros e, no caso da Diretiva CELE, os navios ro-ro de passageiros, que efetuem viagens transnacionais no âmbito de obrigações de serviço público ou de contratos de serviço público para determinadas viagens.

---

[5] Regulamento Delegado (UE) 2024/3214 da Comissão, de 16 de outubro de 2024, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante às regras de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa dos navios *offshore* e de atribuição de um fator de emissão zero aos combustíveis sustentáveis

JO L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis, JO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

Os Estados-Membros podem também isentar da aplicação do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos os navios de passageiros que prestem serviços de transporte marítimo ao abrigo de obrigações de serviço público ou de contratos de serviço público em rotas entre os seus portos continentais e portos situados numa ilha ou nas cidades de Ceuta e Melilha. A Diretiva CELE não prevê tais isenções.

Por último, nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, os Estados-Membros podem criar isenções para viagens realizadas entre portos de regiões ultraperiféricas. Por força da Diretiva CELE, existe uma derrogação temporária automática (ou seja, sem necessidade de notificação) até ao final de 2030 para as viagens efetuadas entre um porto situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um porto situado no mesmo Estado-Membro, incluindo portos situados na mesma região ultraperiférica e noutra região ultraperiférica do mesmo Estado-Membro.

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e a Diretiva CELE utilizam datas de termo diferentes para todas as isenções anteriormente referidas. O primeiro permite isenções que podem vigorar até 31 de dezembro de 2029, ao passo que o segundo permite que vigorem até 31 de dezembro de 2030.

Disposições relativas à classe de gelo e à navegação no gelo

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, o Regulamento MCV e a Diretiva CELE contêm disposições relativas à classe de gelo do navio e à navegação no gelo, ainda que num formato diferente. A fim de atenuar os custos adicionais para os navios da classe de navegação no gelo, ao Regulamento FuelEU Transportes Marítimos permite que as companhias solicitem que a energia adicional utilizada devido à classe de gelo do navio e a utilizada devido à navegação em condições de gelo sejam excluídas do cálculo do saldo de conformidade. Nos termos da Diretiva CELE, as companhias de transporte marítimo podem devolver menos 5 % de licenças de emissão do que o total de emissões verificadas libertadas pelos seus navios da classe de navegação no gelo até 31 de dezembro de 2030.

Portos vizinhos de transbordo de contentores

A fim de reduzir os riscos de escalas portuárias evasivas e de relocalização das atividades de transbordo, tanto o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como a Diretiva CELE exigem que a Comissão identifique e atualize a lista de «portos vizinhos de transbordo de contentores». As paragens nesses portos estão excluídas da definição de «porto de escala» para efeitos de MCV. Os critérios de identificação destes portos que constam no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e na Diretiva CELE são idênticos. No entanto, os prazos para a atualização das listas não estão alinhados. Por conseguinte, as diferenças nos dados podem resultar em diferenças nas listas aplicadas.

Conclusões:

- A maioria das diferenças no âmbito de aplicação dos regulamentos justifica-se pelas escolhas feitas pelo Parlamento e pelo Conselho. Quaisquer ajustamentos do âmbito de aplicação, como em matéria de tipo de navio, deverão ser analisados mais aprofundadamente, à luz dos benefícios de uma maior coerência entre as regras acima descritas.
- Poderá ser estudada a possibilidade de aumentar a convergência no que diz respeito à elegibilidade, à determinação das emissões e à intensidade das emissões de GEE dos combustíveis utilizados a bordo por força das regras anteriormente descritas.
- Para facilitar a aplicação, poderá ser analisado um maior alinhamento das disposições relativas às isenções aplicáveis nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e da Diretiva CELE. No entanto, tal deverá ter em conta que estas diferenças constituem escolhas específicas feitas pelos colegisladores.
- Os prazos para a revisão da lista de portos vizinhos de transbordo de contentores poderiam ser harmonizados a fim de simplificar a aplicação.

II. Entidades responsáveis

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, a Diretiva CELE e o Regulamento MCV definem os organismos responsáveis pela sua aplicação. Estas definições são semelhantes, mas não idênticas, o que pode resultar numa situação em que uma companhia de transporte marítimo decida ter uma entidade responsável relativa à Diretiva CELE e ao Regulamento MCV diferente da relativa ao Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

A entidade responsável nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos deve ser sempre a companhia ISM, a entidade jurídica que gere o navio em conformidade com o Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM). Consoante as disposições contratuais e operacionais, a companhia ISM deverá ser constituída pelo proprietário do navio ou por qualquer organização ou pessoa, que não o proprietário do navio, que tenha aceitado assumir todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo código ISM. Se o proprietário de um navio for responsável pela conformidade do seu navio com o Código ISM, o mesmo constitui-se simultaneamente como a companhia ISM e a entidade responsável pelo cumprimento do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos. Nos casos em que o proprietário do navio tenha delegado as responsabilidades pelo cumprimento do Código ISM em qualquer outra organização ou pessoa (que tenha aceitado assumir essas responsabilidades), essa organização ou pessoa converter-se-á na companhia ISM, bem como na entidade responsável pelo cumprimento do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Por força do Regulamento MCV, a mesma entidade deve ser responsável tanto pela Diretiva CELE como pelo Regulamento MCV. Nos termos da Diretiva CELE e do Regulamento MCV, a entidade responsável pela conformidade no respeitante às emissões de um determinado navio pode ser constituída pelo proprietário do navio (ou seja, o proprietário registado) ou pela companhia ISM. Se a companhia ISM for distinta do proprietário do navio, o proprietário registado e a companhia ISM devem acordar contratualmente entre si a entidade que assumirá a responsabilidade pelo cumprimento das obrigações da Diretiva CELE e do Regulamento MCV. Na ausência de uma decisão expressa do proprietário registado e da companhia ISM, o proprietário registado será considerado responsável pelo cumprimento das obrigações estabelecidas na Diretiva CELE e no Regulamento MCV.

Autoridades responsáveis

O «Estado responsável» por uma companhia que seja responsável pela execução do Regulamento FuelEU, tal como definido no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, é determinado utilizando as mesmas regras que as aplicadas para determinar a «autoridade administradora» responsável pela Diretiva CELE relativamente a uma companhia de transporte marítimo. No entanto,

dada a possibilidade de, em certas situações, a companhia responsável por um navio poder não ser a mesma no que diz respeito o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, por um lado, e ao Regulamento MCV e à Diretiva CELE, por outro (ver supra), é possível que o mesmo navio seja administrado por dois Estados-Membros diferentes, um no que toca ao Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e outro no que toca à Diretiva CELE e ao Regulamento MCV.

Num Estado-Membro, podem ser designadas diferentes autoridades como responsáveis pela administração do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, por um lado, e do Regulamento MCV e da Diretiva CELE, por outro, mas cabe ao Estado-Membro decidir se será melhor atribuir essa responsabilidade à mesma autoridade.

Conclusões

- Deve ser realizada uma análise mais aprofundada das entidades responsáveis nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, da Diretiva CELE e do Regulamento MCV, a fim de determinar se uma interpretação e definição harmonizadas da entidade regulamentada traria uma maior simplificação e para quem. Neste contexto, importa ter em conta que a Diretiva CELE se debruça sobre o cumprimento a nível das companhias e que o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos prevê obrigações em relação aos navios.

III. Monitorização, registo e comunicação de informações

Planos de monitorização

Por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV, as companhias devem apresentar ao verificador um plano de monitorização para cada um dos seus navios, indicando as informações necessárias para cumprir os requisitos de comunicação de informações. Devido aos diferentes requisitos, os operadores têm de apresentar dois planos de monitorização distintos, um em conformidade com o Regulamento MCV e o outro em conformidade com o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos. Os dois planos têm uma estrutura semelhante e podem ser produzidos no sistema informático THETIS MRV. Depois de serem apresentados, os dois planos de monitorização seguem fluxos de trabalho independentes.

Na prática, o THETIS MRV funciona como balcão único para as companhias de transporte marítimo, permitindo a apresentação complementar de dados para efeitos tanto do Regulamento MCV/Diretiva CELE como do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos. Todos os dados monitorizados e registados nos termos do Regulamento MCV serão utilizados nos cálculos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, sob reserva de confirmação pelo verificador FuelEU, se for diferente do verificador MCV. Os mesmos dados do Regulamento MCV também podem ser utilizados para agregar os dados pertinentes para os relatórios a nível da companhia nos termos da Diretiva CELE.

Comunicação de informações por viagem

Tanto por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como do Regulamento MCV, os dados são, em princípio, monitorizados por viagem. No entanto, nos termos do Regulamento MCV, não é obrigatório comunicar as informações por viagem, o que significa que as companhias podem comunicar os dados necessários numa base agregada anual. Todavia, na prática, o THETIS MRV permite que os dados sejam registados e comunicados por viagem como opção voluntária nos termos do Regulamento MCV.

Derrogações à monitorização por viagem

A título de derrogação, o Regulamento MCV permite que as companhias monitorizem o consumo de combustível e as emissões de GEE de determinados navios apenas anualmente. A derrogação aplica-se aos navios que apenas efetuem viagens intra-UE e que realizem mais de 300 viagens por ano. Tais derrogações não estão previstas no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Atribuição do consumo de combustível/energia por âmbito geográfico de aplicação

O Regulamento FuelEU Transportes Marítimos permite a atribuição/redistribuição a título gratuito do combustível utilizado durante todo o período de referência para a parte intra-UE ou extra-UE da distância percorrida, independentemente de o combustível/energia ter sido efetivamente utilizado nessa viagem específica. O Regulamento MCV e a Diretiva CELE exigem a comunicação de informações sobre o tipo de combustível pertinente para o preciso tipo de viagem durante o qual o combustível foi consumido. Este aspeto tem impacto na atribuição dos combustíveis com menor intensidade das emissões de GEE (e na atribuição de um fator de emissão zero para efeitos da Diretiva CELE).

Conclusões:

- As soluções informáticas aplicadas no THETIS MRV reduzem os encargos decorrentes da apresentação de dois planos de monitorização distintos. No entanto, poderá analisar-se a viabilidade de fundir os dois planos de monitorização, bem como se essa medida poderá simplificar ainda mais a comunicação de informações.
- Existem diferenças quanto aos requisitos de comunicação de informações sobre a energia utilizada nos portos e durante as viagens. Além disso, ao contrário do Regulamento MCV, o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos não inclui derrogações para permitir que o consumo de combustível e as emissões de determinados navios sejam monitorizados anualmente, em vez de monitorizados a cada viagem. Poderá ser estudada a possibilidade de alinhar ainda mais estes elementos.

IV. Verificação

O sistema de verificação aplicável por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos baseia-se, em grande medida, no sistema estabelecido nos termos do Regulamento MCV, mas existem algumas diferenças, que são analisadas a seguir.

Obrigações e princípios gerais aplicáveis aos verificadores e aos procedimentos de verificação

As obrigações e os princípios aplicáveis aos verificadores e aos procedimentos de verificação — conforme especificado nos atos de execução e delegados adotados nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV — estão, em

grande medida, alinhados[7]. Uma diferença reside no facto de que, contrariamente ao Regulamento MCV, por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, em caso de mudança do verificador, os planos de monitorização devem ser reavaliados pelo novo verificador.

Acreditação

As especificações relativas às regras de acreditação dos verificadores nos termos do Regulamento MCV e do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos são estabelecidas em atos delegados[8]. As disposições destes atos são idênticas ou muito semelhantes.

Conclusões

- As regras aplicáveis à verificação e à acreditação dos verificadores estão estabelecidas em ambos os regulamentos, no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e no Regulamento MCV, e são especificadas em atos delegados e de execução distintos. As diferenças nas regras são mínimas e resultam, na sua maioria, dos diferentes fluxos de trabalho e funções dos verificadores nos termos dos diferentes atos.

V. Execução

Ordem de expulsão/detenção

Nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV, se um navio não cumprir as suas obrigações durante dois ou mais períodos de referência consecutivos, os Estados-Membros podem emitir uma ordem de expulsão. Todavia, o Estado de pavilhão não pode recusar a entrada no porto a navios que arvorem a sua bandeira.

Obrigação de possuir um documento de conformidade válido

Por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, os navios que não tenham efetuado viagens abrangidas pelo seu âmbito de aplicação durante um período de referência continuam a ser obrigados a ter a bordo um documento de conformidade válido (um documento específico de um navio, emitido a uma companhia por um verificador, que confirme que esse navio cumpriu o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos durante um período de referência específico) durante o período de verificação. O Regulamento MCV estabelece a obrigação de conservar a bordo um documento de conformidade válido apenas para os navios que tenham efetuado viagens abrangidas pelo seu âmbito de aplicação durante o período de referência. No caso dos navios inativos (ou seja, sem atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento MCV), esse regulamento não proíbe a apresentação de um relatório de emissões verificado com emissões nulas, a fim de obter um documento de conformidade válido.

Obrigação do Estado de pavilhão

O Regulamento MCV estabelece que cada Estado-Membro toma todas as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações pelos navios que arvoram a sua bandeira. Em contrapartida, nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, os Estados-Membros não são obrigados a efetuar controlos dos navios que arvorem as suas bandeiras.

Emissão de um documento de conformidade FuelEU

Nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV Transportes Marítimos, o verificador é, em princípio, responsável pela emissão do documento de conformidade. No entanto, por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, se for devida uma sanção FuelEU, o documento tem de ser emitido pela autoridade competente do Estado responsável. Além disso, nos termos do Regulamento FuelEU, a autoridade competente pode revogar documentos de conformidade anteriormente emitidos sempre que sejam detetadas inexatidões ou não conformidades nos dados comunicados, o que não acontece no Regulamento MCV.

Inspeções

Tanto o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como o Regulamento MCV exigem que as autoridades de inspeção pelo Estado do porto incluam as verificações do DC nas suas inspeções (realizadas em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE)[9].

Sanções

Por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV, os Estados-Membros devem determinar um conjunto distinto de regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação dos regulamentos.

Conclusões

- As regras de execução nos termos do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e do Regulamento MCV centram-se no navio e contêm muitas disposições idênticas ou semelhantes, mas existem diferenças. Poderá ser analisada a criação de um regime de execução conjunto a fim de simplificar determinadas atividades e reduzir os encargos para as autoridades dos Estados-Membros.

VI. Calendário das obrigações de conformidade

---

[7] Regulamento de Execução (UE) 2024/2027 da Comissão, de 26 de julho de 2024, relativo às atividades de verificação ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/1805 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, *JO L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj* e Regulamento Delegado (UE) 2023/2917 da Comissão, de 20 de outubro de 2023, relativo às atividades de verificação, à acreditação de verificadores e à aprovação de planos de monitorização pelas autoridades administradoras nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, e que revoga o Regulamento Delegado (UE) 2016/2072 da Comissão, *JO L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

[8] Regulamento Delegado (UE) 2025/192 da Comissão, de 9 de setembro de 2024, relativo aos procedimentos de acreditação de verificadores nos termos do Regulamento (UE) 2023/1805 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 do Parlamento Europeu e do Conselho, *JO L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj* e Regulamento Delegado (UE) 2023/2917 da Comissão, tal como referido supra.

[9] Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, JO L 131 de 28.5.2009, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

Uma comparação entre as obrigações de conformidade previstas no Regulamento MCV e no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos mostra que os dois regulamentos são coerentes em matéria de calendário.

Se, no futuro, for tomada a decisão de trabalhar com um plano de monitorização abrangente para os dois regulamentos, o calendário terá de ser alinhado em determinados pontos. Por exemplo, atualmente, os navios que façam escala num porto de um Estado-Membro pela primeira vez após 31 de agosto de 2024 devem apresentar um plano de monitorização o mais tardar dois meses após a sua primeira escala por força do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, mas o mais tardar três meses após a primeira escala de cada navio num porto de um Estado-Membro por força do Regulamento MCV.

Até 31 de janeiro do período de verificação, o relatório FuelEU deve ser apresentado ao verificador e, até 31 de março do período de verificação, incumbe ao verificador a obrigação de registar o relatório FuelEU verificado na base de dados FuelEU. Em contrapartida, o Regulamento MCV estabelece que, consoante as regras da autoridade administradora responsável, o relatório de emissões verificado deve ser apresentado às autoridades competentes no período compreendido entre 28 de fevereiro e 31 de março do período de verificação. Cabe a cada autoridade administradora decidir a data precisa em que apresenta o relatório dentro desse prazo.

Conclusões

- Os prazos e procedimentos que é necessário seguir para cumprir os requisitos dos dois regulamentos têm uma estrutura semelhante, mas existem diferenças nas datas e na formulação das obrigações. Poderá ser ponderada uma maior harmonização do processo de monitorização e comunicação de informações.

VII. Conclusões gerais

A comparação mostra que, embora o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, o Regulamento MCV e a Diretiva CELE já estejam bem alinhados em muitos aspetos, há margem para reduzir as discrepâncias existentes através das próximas revisões dos atos, com o objetivo de simplificar a aplicação e reduzir os encargos administrativos para os operadores, os verificadores e os Estados-Membros.

Os maiores benefícios adviriam da criação de um sistema único de monitorização, comunicação de informações e verificação que sirva tanto o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos como a Diretiva CELE e assegure que as companhias possam utilizar os dados recolhidos, verificados e comunicados ao abrigo do Regulamento MCV para efeitos de conformidade com a Diretiva CELE e o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Esse sistema baseado no Regulamento MCV deverá i) abranger todos os requisitos de monitorização previstos na Diretiva CELE e no Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, ii) minimizar as discrepâncias e os desalinhamentos entre os requisitos, iii) alinhar e, eventualmente, fundir os documentos de comunicação de informações num único modelo (ou seja, planos de monitorização e relatórios de emissões), iv) estabelecer um quadro único de verificação e acreditação e v) alinhar o conceito de entidade regulamentada no âmbito do Regulamento MCV, do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e da Diretiva CELE.

Para além do sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação, poderá também ser ponderada, no futuro, uma maior convergência entre o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos e a Diretiva CELE noutros domínios, como as isenções geográficas, os tipos de navio, a cobertura energética e de emissões, a navegação no gelo e as medidas de execução. No entanto, alcançar uma maior coerência destas disposições constituiria um desafio mais exigente do que alinhar os sistemas de monitorização, comunicação de informações e verificação; além disso, existem motivos legítimos para manter as diferenças existentes, que se basearam em escolhas específicas dos colegisladores.

Todas as alterações relativas às questões anteriormente referidas deverão ser coordenadas e ter em conta o impacto das alterações nos três atos legislativos. Ao mesmo tempo, qualquer revisão deverá analisar a viabilidade e os impactos económicos, ambientais e sociais de uma maior convergência, com vista a preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, incluindo os seus compromissos juridicamente vinculativos.