



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Estrasburgo, 10 de maio de 2023
(OR. en)**

**2021/0211B (COD)
LEX 2237**

**PE-CONS 10/1/23
REV 1**

**CLIMA 46
ENV 88
ENER 53
TRANS 36
COMPET 66
ECOFIN 101
CODEC 109**

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
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**

REGULAMENTO (UE) 2023/...
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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C 152 de 6.4.2022, p. 175.

² JO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

³ Posição do Parlamento Europeu de 18 de abril de 2023 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 25 de abril de 2023.

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo de Paris¹, adotado em 12 de dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC) ("Acordo de Paris"), entrou em vigor em 4 de novembro de 2016. As Partes no Acordo de Paris acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais. Esse compromisso foi reforçado com a adoção, no âmbito da CQNUAC, do Pacto de Glasgow sobre o Clima, em 13 de novembro de 2021, no qual a Conferência das Partes da CQNUAC, enquanto Reunião das Partes no Acordo de Paris, reconheceu que os impactos das alterações climáticas serão muito inferiores se o aumento da temperatura for de 1,5 °C, em vez de 2 °C, e decidiu envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C.
- (2) A urgência da necessidade de manter vivo o objetivo do Acordo de Paris de 1,5 °C tornou-se mais significativa na sequência das conclusões do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas no seu sexto relatório de avaliação, segundo as quais o aquecimento global só pode ser limitado a 1,5 °C se forem imediatamente empreendidas reduções fortes e sustentadas das emissões globais de gases com efeito de estufa durante a década em curso.

¹ JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (3) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2019, sobre o Pacto Ecológico Europeu ("Pacto Ecológico Europeu").
- (4) O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, em que o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Essa transição afeta de forma díspar os trabalhadores de vários sectores. Ao mesmo tempo, tem aspetos relacionados com a igualdade de género, bem como um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos e vulneráveis, como os idosos, as pessoas com deficiência, as pessoas de minorias étnicas ou raciais e as pessoas e os agregados familiares com rendimentos baixos e médios-baixos. Coloca igualmente desafios maiores a algumas regiões, em especial às regiões estruturalmente desfavorecidas ou periféricas, bem como às ilhas. Por conseguinte, é importante assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

- (5) A necessidade e o valor de executar devidamente o Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes em face dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde, nas condições de vida e de trabalho e no bem-estar dos cidadãos da União. Tais efeitos mostraram que a nossa sociedade e economia precisam de melhorar a sua resiliência em relação aos choques externos e atuar atempadamente para prevenir ou atenuar os seus efeitos de choques externos de uma forma justa e de modo a que ninguém seja deixado para trás, incluindo as pessoas em risco de pobreza energética. Os cidadãos europeus continuam a manifestar opiniões firmes de que tal se aplica, sobretudo, às alterações climáticas.
- (6) A União comprometeu-se a reduzir as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990, até 2030, no âmbito do contributo determinado a nível nacional atualizado comunicado ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020.

- (7) Através da adoção do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, a União consagrou na legislação o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia até 2050, o mais tardar, e a meta de alcançar emissões negativas após essa data. O referido regulamento prevê igualmente uma meta vinculativa da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e prevê que a Comissão deve envidar esforços para alinhar todos os futuros projetos de medidas ou propostas legislativas, incluindo as propostas de orçamento, com os objetivos desse regulamento e, em caso de não alinhamento, deve apresentar as razões para tal não alinhamento enquanto parte da avaliação de impacto que acompanha essas propostas.

¹ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (8) Todos os sectores da economia devem contribuir para as reduções das emissões estabelecidas no Regulamento (UE) 2021/1119. Por conseguinte, a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ é alterada para incluir as atividades de transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE), a fim de assegurar que essas atividades contribuam com a sua quota-parte para o reforço dos objetivos climáticos da União, bem como para os objetivos do Acordo de Paris. É, por conseguinte, igualmente necessário alterar o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho² para ter em conta a inclusão das atividades de transporte marítimo no CELE.

¹ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

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).

- (9) Além disso, a fim de ter em conta o reforço dos objetivos climáticos da União, bem como os objetivos do Acordo de Paris, o âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2015/757 deverá ser alterado. A existência de um sistema sólido de monitorização, comunicação e verificação constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado, normas de eficiência ou outras medidas pertinentes, tanto a nível da União como a nível mundial. Embora as emissões de dióxido de carbono (CO₂) representem a grande maioria das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as emissões de metano (CH₄) e de óxido nitroso (N₂O) representam uma parte importante de tais emissões. A inclusão das emissões de CH₄ e de N₂O no Regulamento (UE) 2015/757 trará benefícios em termos de integridade ambiental e do incentivo a boas práticas, e deverá aplicar-se a partir de 2024. Os navios de carga geral com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas representam uma parte significativa das emissões de todos os navios de carga geral. A fim de aumentar a eficácia ambiental do sistema de monitorização, comunicação e verificação, assegurar condições de concorrência equitativas e reduzir o risco de contornamento das regras, os navios de carga geral com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas devem ser incluídos no Regulamento (UE) 2015/757 a partir de 2025. Os navios offshore são responsáveis por uma parte importante das emissões de gases com efeito de estufa. Por conseguinte, o referido regulamento deverá também aplicar-se aos navios offshore com arqueação bruta igual ou superior a 400 toneladas a partir de 2025. A Comissão deverá avaliar, antes de 31 de dezembro de 2024, se deverão ser incluídos no Regulamento (UE) 2015/757 tipos de navios adicionais com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas.

- (10) O Regulamento (UE) 2015/757 deverá ser alterado para obrigar as companhias a comunicar dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e apresentar tais dados à autoridade administradora responsável, bem como a apresentar a essa autoridade, para aprovação, os seus planos de monitorização verificados. Ao realizar a verificação a nível da companhia, o verificador não deverá verificar os relatórios de emissões de cada navio nem os relatórios do navio que devem ser submetidos sempre que ocorra mudança de companhia, uma vez que esses relatórios do navio já terão sido verificados. A fim de assegurar a coerência na administração e na aplicação, a entidade responsável pelo cumprimento do Regulamento (UE) 2015/757 deverá ser a mesma que a entidade responsável pelo cumprimento da Diretiva 2003/87/CE.

- (11) A fim de assegurar o funcionamento eficaz do CELE a nível administrativo e de ter em conta a inclusão das emissões de CH₄ e de N₂O, bem como a inclusão das emissões de gases com efeito de estufa dos navios offshore, no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2015/757, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito aos métodos e regras de monitorização e às regras de comunicação de dados relativos às emissões abrangidos pelo Regulamento (UE) 2015/757, bem como a quaisquer outras informações pertinentes estabelecidas nesse regulamento, às regras para a aprovação, por parte das autoridades administradoras responsáveis, dos planos de monitorização e de alterações dos mesmos, às regras relativas à monitorização, comunicação e apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e às regras para a verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, bem como para a emissão de relatórios de verificação sobre os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia. 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, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹. 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.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (12) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, definir as regras de monitorização, comunicação e verificação necessárias para o alargamento do CELE às atividades de transporte marítimo e assegurar a monitorização, comunicação e verificação de emissões de gases com efeito de estufa e as emissões de tipos de navios adicionais, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (13) Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2015/757 deverá ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Alteração do Regulamento (UE) 2015/757

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

1) O título passa a ter a seguinte redação:

"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 gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE";

2) Em todo o regulamento, exceto no artigo 2.º, no artigo 5.º, n.º 2, e no artigo 21.º, n.º 5, e nos anexos I e II, o termo "CO₂" é substituído pela expressão "gases com efeito de estufa", procedendo-se às alterações gramaticais necessárias;

3) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação e a verificação precisas das emissões de gases com efeito de estufa e de outras informações pertinentes referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.";

4) No artigo 2.º, o n.º 1 é substituído pelo seguinte texto:

"1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta igual ou superior a 5 000 toneladas no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa geradas durante as viagens que realizem com o objetivo de transportar, para fins comerciais, mercadorias ou passageiros entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

- 1-A. A partir de 1 de janeiro de 2025, o presente regulamento é igualmente aplicável aos navios de carga geral com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa geradas durante as viagens que realizam com o objetivo de transportar, para fins comerciais, carga entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, e aos navios offshore com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.
- 1-B. A partir de 1 de janeiro de 2025, o presente regulamento é aplicável aos navios offshore com arqueação bruta igual ou superior a 5 000 toneladas no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

1-C. Os gases com efeito de estufa abrangidos pelo presente regulamento são os seguintes:

- a) Dióxido de carbono (CO₂);
- b) Metano (CH₄), relativamente às emissões geradas a partir de 2024; e
- c) Óxido nitroso (N₂O), relativamente às emissões geradas a partir de 2024.

Sempre que o presente regulamento fizer referência às emissões totais agregadas de gases com efeito de estufa ou aos gases com efeito de estufa totais agregados emitidos, entende-se que faz referência às quantidades totais agregadas de cada gás, em separado.";

5) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas a) a d) passam a ter a seguinte redação:

- "a) "Emissões de gases com efeito de estufa", a libertação, por navios, dos gases com efeito de estufa abrangidos pelo presente regulamento nos termos do artigo 2.º, n.º 1-C, primeiro parágrafo;
- b) "Porto de escala", um porto de escala na aceção do artigo 3.º, alínea z), da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*;
- c) "Viagem", qualquer circulação de um navio com origem ou destino num porto de escala;

- d) "Companhia", a companhia de transporte marítimo na aceção do artigo 3.º, alínea w), da Diretiva 2003/87/CE;

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

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

"m) "Período de informação", o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de um determinado ano; para as viagens que se iniciam e terminam em dois anos diferentes, os respetivos dados são contabilizados no ano em causa;"

- c) São aditadas as seguintes alíneas:

"p) "Autoridade administradora responsável", a autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo, referida no artigo 3.º-GF da Diretiva 2003/87/CE;

q) "Dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia", a soma das emissões de gases com efeito de estufa abrangidos pela Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito às atividades de transporte marítimo nos termos do anexo I dessa diretiva e que uma companhia tem de comunicar por força dessa diretiva relativamente à totalidade dos navios sob a sua responsabilidade durante o período de informação.";

6) Ao artigo 4.º, é aditado o seguinte número:

"8. As companhias devem comunicar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia referentes aos navios sob a sua responsabilidade durante o período de informação nos termos do artigo 11.º-A.";

7) No artigo 5.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º do presente regulamento para alterar os anexos I e II do presente regulamento, a fim de ter em conta a inclusão, no âmbito de aplicação do presente regulamento, das emissões de CH₄ e de N₂O, e das emissões de gases com efeito de estufa dos navios offshore, e as alterações da Diretiva 2003/87/CE, bem como para alinhar esses anexos com os atos de execução adotados nos termos do artigo 14.º, n.º 1, da referida diretiva, as regras internacionais pertinentes e as normas internacionais e europeias. A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º do presente regulamento para alterar os anexos I e II do presente regulamento, a fim de melhorar os aspetos dos métodos de monitorização neles definidos, à luz dos progressos científicos e tecnológicos e com vista a assegurar o bom funcionamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) criado nos termos da Diretiva 2003/87/CE.

Até 1 de outubro de 2023, a Comissão adota os atos delegados para ter em conta a inclusão das emissões de CH₄ e de N₂O, bem como das emissões de gases com efeito de estufa dos navios offshore, no âmbito de aplicação do presente regulamento, conforme referidos no primeiro parágrafo do presente número. Os métodos de monitorização das emissões de CH₄ e de N₂O devem ter por base os mesmos princípios que os métodos de monitorização das emissões de CO₂ estabelecidos no anexo I do presente regulamento, com as adaptações necessárias para refletir a natureza do gás com efeito de estufa em causa. Os métodos estabelecidos no anexo I do presente regulamento e as regras estabelecidas no anexo II do presente regulamento deverão, se adequado, ser alinhados com os métodos e as regras estabelecidos num regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos que altere a Diretiva 2009/16/CE.";

- 8) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- "b) O nome e endereço da companhia, bem como o número de telefone e o endereço eletrónico de uma pessoa de contacto e o número de identificação IMO único da companhia e do proprietário registado;"

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos, e apresentar tais planos por via de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados. Esses modelos, incluindo as regras técnicas que visam a sua aplicação uniforme, e as regras técnicas para a sua apresentação automática, são determinados pela Comissão, mediante atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.";

c) São aditados os seguintes números:

"6. Até 1 de abril de 2024, as companhias apresentam à autoridade administradora responsável, para cada um dos seus navios abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, um plano de monitorização que tenha sido considerado conforme com o presente regulamento pelo verificador, e que reflita a inclusão das emissões de CH₄ e de N₂O no âmbito de aplicação do presente regulamento.

7. Não obstante o disposto no n.º 6, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de 2024, as companhias devem apresentar sem demora injustificada à autoridade administradora responsável um plano de monitorização que cumpra os requisitos do presente regulamento, o mais tardar no prazo de três meses a contar da primeira escala desses navios num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.

8. Até ... [dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], as autoridades administradoras responsáveis aprovam os planos de monitorização apresentados pelas companhias, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do terceiro parágrafo do presente número. Relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE após 1 de janeiro de 2024, a autoridade administradora responsável deve aprovar o plano de monitorização apresentado no prazo de quatro meses a contar da primeira escala do navio num porto sob jurisdição de um Estado-Membro, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do terceiro parágrafo do presente número.

Até 1 de outubro de 2023, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os artigos 6.º a 10.º no que diz respeito às regras aplicáveis aos planos de monitorização contidas nesses artigos, a fim de ter em conta a inclusão das emissões de CH₄ e de N₂O, bem como das emissões de gases com efeito de estufa dos navios offshore, no âmbito de aplicação do presente regulamento.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no que diz respeito às regras de aprovação dos planos de monitorização por parte das autoridades administradoras responsáveis.";

9) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

"4. As alterações ao plano de monitorização referidas no n.º 2, alíneas b), c) e d), do presente artigo são sujeitas à avaliação do verificador, nos termos do artigo 13.º, n.º 1. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia se essas alterações são conformes. A companhia deve apresentar o seu plano de monitorização alterado à autoridade administradora responsável depois de receber uma notificação do verificador a informá-la de que o plano de monitorização está conforme.";

b) É aditado o seguinte número:

"5. A autoridade administradora responsável aprova alterações do plano de monitorização nos termos do n.º 2, alíneas a) a d), em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do segundo parágrafo do presente número.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no que respeita às regras de aprovação de alterações dos planos de monitorização por parte das autoridades administradoras responsáveis.";

10) Ao artigo 10.º, primeiro parágrafo, é aditada a seguinte alínea:

"k) Emissões totais agregadas dos gases com efeito de estufa abrangidas pela Diretiva 2003/87/CE, no que respeita às atividades de transporte marítimo, em conformidade com o anexo I dessa diretiva e a comunicar nos termos dessa diretiva juntamente com as informações necessárias para justificar a aplicação de qualquer derrogação pertinente ao artigo 12.º, n.º 3, da referida diretiva prevista no artigo 12.º, n.ºs 3--E a 3--B, da mesma.";

11) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

"A partir de 2025, até 31 de março de cada ano, as companhias, para cada navio sob a sua responsabilidade, apresentam à autoridade administradora responsável, às autoridades dos Estados de pavilhão em causa, para os navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro, e à Comissão, um relatório de emissões relativo a todo o período de informação do ano anterior, que tenha sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com o artigo 13.º. A autoridade administradora responsável pode exigir que as companhias apresentem os seus relatórios de emissões antes de 31 de março, mas não antes de 28 de fevereiro.";

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Em caso de mudança de companhia, a companhia anterior apresenta à respetiva autoridade administradora responsável, às autoridades dos Estados de pavilhão em causa, para os navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro, à nova companhia e à Comissão, tão próximo quanto possível do dia da conclusão da alteração e, o mais tardar, três meses após essa data, um relatório verificado que abranja os mesmos elementos que o relatório de emissões referido no n.º 1, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade.";

c) É aditado o seguinte número:

"4. Até 1 de outubro de 2023, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os artigos 11.º, 11.º-A e 12.º no respeitante às regras de comunicação de informações, a fim de ter em conta a inclusão, no âmbito de aplicação do presente regulamento, das emissões de CH₄ e de N₂O, bem como das emissões de gases com efeito de estufa dos navios offshore.";

12) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 11.º-A

Comunicação e apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia

1. Cabe às companhias determinar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia durante um período de informação, com base nos dados constantes do relatório de emissões e do relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, para cada navio que esteve sob a sua responsabilidade durante o referido período, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 4 do presente artigo.
2. A partir de 2025, as companhias apresentam à autoridade administradora responsável, até 31 de março de cada ano, os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia que abrangem as emissões do período de informação do ano anterior a comunicar nos termos da Diretiva 2003/87/CE relativamente às atividades de transporte marítimo, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 4 do presente artigo, e que tenham sido verificados em conformidade com o capítulo III do presente regulamento.
3. A autoridade administradora responsável pode exigir que as companhias apresentem os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia verificados referidos no n.º 2 antes de 31 de março, mas não antes de 28 de fevereiro.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no que diz respeito às regras de monitorização e comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e de apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia à autoridade administradora responsável.";
- 13) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:
- a) O título passa a ter a seguinte redação:
- "Formato do relatório de emissões e comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia";
- b) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- "1. O relatório de emissões e a comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia são apresentados por via de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados, incluindo modelos eletrónicos.";
- 14) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- "2. O verificador avalia a conformidade do relatório de emissões e do relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e nos anexos I e II.";

b) São aditados os seguintes números:

"5. O verificador avalia a conformidade dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia com os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

Se o verificador concluir, com razoável certeza, que os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia estão isentos de inexatidões materiais, apresenta um relatório de verificação atestando como satisfatórios os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, incluindo os métodos de verificação e o procedimento de verificação, e à apresentação de um relatório de verificação.";

15) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

"d) Os cálculos conducentes à determinação das emissões globais de gases com efeito de estufa e das emissões totais agregadas de gases com efeito de estufa abrangidos pela Diretiva 2003/87/CE relativamente às atividades de transporte marítimo nos termos do anexo I dessa diretiva e a comunicar nos termos dessa diretiva;"

b) É aditado o seguinte número:

"4. Ao verificar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, o verificador examina a exaustividade dos dados comunicados e a coerência dos mesmos com as informações fornecidas pela companhia, incluindo os seus relatórios de emissões verificados e os relatórios referidos no artigo 11.º, n.º 2.º;"

16) Ao artigo 15.º, é aditado o seguinte número:

"6. No que diz respeito à verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, o verificador e a companhia cumprem as regras de verificação estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 13.º, n.º 6. O verificador não verifica o relatório de emissões nem o relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, de cada navio sob a responsabilidade da companhia.";

17) No artigo 16.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os verificadores que avaliem os planos de monitorização, os relatórios de emissões, os relatórios referidos no artigo 11.º, n.º 2, do presente regulamento e os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e que emitam os relatórios de verificação referidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 5, do presente regulamento, e os documentos de conformidade referidos no artigo 17.º, n.º 1, do presente regulamento devem estar acreditados, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.";

18) O artigo 20.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. Em relação ao um navio que não tenha cumprido as obrigações de monitorização e comunicação de informações relativos a dois ou mais períodos de informação consecutivos, e caso a aplicação de outras medidas de execução não tenha conseguido assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado do porto de entrada pode, depois de dar oportunidade à companhia em causa de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de expulsão, que é notificada à Comissão, à Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), aos outros Estados-Membros e ao Estado do pavilhão em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, os Estados-Membros, com a exceção do Estado-Membro cujo pavilhão o navio arvora, devem recusar a entrada do navio em causa em qualquer dos seus portos até a respetiva companhia cumprir as obrigações de monitorização e comunicação de informações que lhe incumbem por força dos artigos 11.º e 18.º. Se tal navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro e entrar ou se encontrar num dos seus portos, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, detém o navio até que a companhia cumpra as suas obrigações de monitorização e comunicação de informações.

Caso se verifique que um navio, tal como referido no primeiro parágrafo, se encontra num dos portos do Estado-Membro cujo pavilhão arvora, o Estado-Membro em causa pode, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de detenção do Estado do pavilhão até que a companhia de cumpra as suas obrigações de monitorização e comunicação de informações. O Estado-Membro deve informar desse facto a Comissão, a EMSA e os outros Estados-Membros.

O cumprimento dessas obrigações de monitorização e comunicação de informações é confirmado pela notificação de um documento de conformidade válido à autoridade nacional competente que emitiu a ordem de expulsão. O disposto no presente número não prejudica as normas marítimas internacionais aplicáveis aos navios em perigo.";

b) Ao n.º 5, é aditado o seguinte parágrafo:

"A possibilidade de derrogação prevista no primeiro parágrafo não se aplica a um Estado-Membro cuja autoridade seja a autoridade administradora responsável.";

19) O artigo 21.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Identificação do navio (nome, companhia, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);";

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. A Comissão procede a uma avaliação, a cada dois anos, do impacto global das atividades de transporte marítimo no clima mundial, nomeadamente das emissões provenientes, ou dos efeitos, de gases com efeito de estufa que não sejam o CO₂ e de partículas com um potencial de aquecimento global não abrangidos pelo presente regulamento.";

20) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 22.º-A

Reexame

O mais tardar em 31 de dezembro de 2024, a Comissão reexamina o presente regulamento, tendo nomeadamente em conta a experiência adquirida com a respetiva aplicação, designadamente a fim de incluir os navios com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas no âmbito de aplicação do presente regulamento, na perspetiva da eventual subsequente inclusão de tais navios no âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE, ou de propor outras medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de tais navios. Esse reexame é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa para alterar o presente regulamento.";

21) O artigo 23.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

"2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 15.º, n.º 5, e no artigo 16.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de 1 de julho de 2015.

O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º, n.º 8, no artigo 7.º, n.º 5, no artigo 11.º, n.º 4, no artigo 11.º-A, n.º 4, e no artigo 13.º, n.º 6, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo].

A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos respetivo. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 6.º, n.º 8, no artigo 7.º, n.º 5, no artigo 11.º, n.º 4, no artigo 11.º-A, n.º 4, no artigo 13.º, n.º 6, no artigo 15.º, n.º 5, e no artigo 16.º n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.";

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do artigo 6.º, n.º 8, do artigo 7.º, n.º 5, do artigo 11.º, n.º 4, do artigo 11.º-A, n.º 4, do artigo 13.º, n.º 6, do artigo 15.º, n.º 5, ou do artigo 16.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do 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.

No entanto, o primeiro parágrafo, último período, do presente número não se aplica aos atos delegados adotados até 1 de outubro de 2023 nos termos do artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 6.º, n.º 8, segundo parágrafo, ou do artigo 11.º, n.º 4."

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo]. No entanto, o artigo 1.º, ponto 5, alíneas a) e b), do presente regulamento, no que respeita ao artigo 3.º, alíneas b), d) e m), do Regulamento (UE) 2015/757, é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente