



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 2 de junho de 2023  
(OR. en)

10119/23

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2023/0171(COD)**

---

---

**TRANS 219  
MAR 79  
IA 131  
CODEC 1014  
OMI 48  
DROIPEN 82  
ENV 620**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	1 de junho de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 273 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 273 final.

---

Anexo: COM(2023) 273 final



Bruxelas, 1.6.2023  
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

A presente proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2005/35/CE<sup>1</sup> relativa à poluição por navios e à introdução de sanções por crimes de poluição na redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/123/CE<sup>2</sup>.

As políticas de prevenção da poluição por navios foram desenvolvidas entre 2000 e 2009, no rescaldo de dois acidentes marítimos graves que envolveram os navios *Erika* e *Prestige* e que causaram grandes derrames de hidrocarbonetos<sup>3</sup>. A Diretiva 2005/35/CE (a seguir designada «Diretiva Poluição por Navios» ou «diretiva») regula as sanções aplicadas por descargas ilegais de hidrocarbonetos e de substâncias líquidas nocivas pelos navios no mar. Nem todos os resíduos gerados nos navios têm de ser entregues nos portos. Alguns podem ser descarregados no mar. Uma descarga ilegal é uma descarga de um navio que não cumpre as regras aplicáveis da Organização Marítima Internacional (OMI), isto é, as normas definidas na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção Marpol 73/78).

A presente diretiva tem como principal objetivo incorporar estas normas internacionais no direito da UE e assegurar que os responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes são sujeitos a sanções dissuasivas, efetivas e proporcionadas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios.

A diretiva cria um sistema de controlo do cumprimento em que as atividades de monitorização e verificação levadas a cabo pelos Estados-Membros conduzem à aplicação de sanções aos responsáveis pelas infrações. O processo decorre em três etapas: em primeiro lugar, os instrumentos de vigilância detetam uma potencial descarga de um navio; em segundo lugar, a autoridade competente decide se deve enviar uma embarcação ou uma aeronave para verificar no local se é possível confirmar a poluição; em terceiro lugar, são recolhidas provas e, se o infrator for identificado, são aplicadas sanções. A aplicação de sanções por crimes de poluição por navios tem origem no direito internacional. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) especifica, nomeadamente, que um Estado pode impor sanções por poluição cometida por um navio estrangeiro em caso de dano grave causado ao Estado costeiro ou se o Estado de bandeira em questão tiver reiteradamente faltado ao cumprimento das suas obrigações de execução. Os Estados de bandeira da UE também são obrigados a impor sanções em conformidade com a UNCLOS aos seus navios se estes descarregarem ilegalmente substâncias poluentes no mar, dentro ou fora da UE.

O Pacto Ecológico Europeu reafirma a ambição da Comissão de proteger a sua população contra riscos e impactos relacionados com o ambiente, criando as condições necessárias para alcançar um planeta saudável para todos. A presente proposta é uma das iniciativas da UE destinadas a reduzir a poluição causada pelo transporte marítimo nos seus mares e está em

---

<sup>1</sup> JO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

<sup>2</sup> JO L 280 de 27.10.2009, p. 52.

<sup>3</sup> Acidente do MV *Erika* em 1999, França (20 000 toneladas de hidrocarbonetos), acidente do MV *Prestige* em 2002, Espanha (63 000 toneladas de hidrocarbonetos).

conformidade com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente<sup>4</sup> e com o Plano de Ação para a Poluição Zero<sup>5</sup>.

A Comissão levou a cabo a primeira avaliação *ex post* da diretiva em 2022 e concluiu que esta contribuiu com êxito para a incorporação das regras internacionais em matéria de poluição por navios no direito dos Estados-Membros e melhorou a deteção da poluição por navios. Concretamente, foi esta diretiva que impulsionou a criação do serviço CleanSeaNet – um serviço europeu de deteção de navios e monitorização do derrame de hidrocarbonetos por satélite gerido pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA).

Contudo, a avaliação identificou igualmente algumas lacunas: 1) o atual âmbito de aplicação da diretiva não abrange todas as substâncias poluentes relevantes do regime internacional, por exemplo, descargas de lixo ou de esgotos sanitários para o mar; 2) o intercâmbio de informações e/ou de conhecimentos especializados para detetar, verificar e sancionar eficazmente a poluição por navios é irregular a nível dos Estados-Membros da UE e, de um modo geral, insuficiente; 3) as sanções atualmente aplicadas na UE em caso de poluição por navios têm um efeito dissuasor desequilibrado; 4) os relatórios transmitidos atualmente pelos Estados-Membros são incompletos e resultam na falta de informações detalhadas sobre a poluição por navios e as correspondentes sanções aplicadas a nível da UE ao longo do tempo.

Neste contexto, os infratores que descarregam substâncias poluentes de forma ilegal nem sempre são identificados e raramente são penalizados. Por este motivo, elaborou-se uma proposta de alteração da Diretiva 2005/35/CE. Os objetivos específicos da revisão são: 1) incorporar as normas internacionais no direito da UE alinhando a diretiva com os anexos da Convenção Marpol sobre as descargas no mar; 2) apoiar os Estados-Membros, reforçando a sua capacidade para detetar incidentes de poluição, verificar, obter provas e punir eficazmente os infratores identificados de forma atempada e harmonizada; 3) garantir que são aplicadas sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas às pessoas (singulares e coletivas) responsáveis pelas descargas ilegais efetuadas por navios; e 4) garantir a notificação simplificada e eficaz de incidentes de poluição por navios e a realização de atividades de seguimento.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Existe uma ligação estreita com a Diretiva (UE) 2019/883<sup>6</sup> relativa aos meios portuários de receção (MPR) de resíduos provenientes dos navios. A Diretiva (UE) 2019/883 introduziu regras mais rigorosas e uma melhor monitorização da entrega de resíduos dos navios nos portos. Estas traduziram-se numa melhor capacidade dos portos para receber resíduos provenientes de navios e em menos resíduos descarregados no mar. No entanto, alguns navios ainda podem decidir descarregar ilegalmente resíduos no mar para evitar pagar os MPR, sobretudo tendo em conta que a Diretiva 2005/35/CE relativa às descargas ilegais não abrange as mesmas substâncias (pelo que estas não podem ser penalizadas nos termos da Diretiva 2005/35/CE). Foi por esta razão que, no momento da adoção da Diretiva (UE) 2019/883, os legisladores solicitaram uma revisão da Diretiva 2005/35/CE para corresponder ao âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2019/883 e assegurar a proporcionalidade das sanções. Concretamente, os navios devem ser dissuadidos de infringir a legislação da UE através de um sistema sólido de sanções proporcionadas e efetivas paralelo às soluções de recolha de resíduos oferecidas nos portos da UE. Em conjunto, estas duas diretivas garantem que a UE e os Estados-Membros cumprem as suas obrigações em matéria de poluição por navios ao abrigo da Convenção Marpol 73/78.

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> JO L xxxx.

Propõe-se, por conseguinte, alinhar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE com o da Diretiva (UE) 2019/883<sup>7</sup> para melhorar a prevenção da poluição no meio marinho na Europa.

A proposta é coerente com a Diretiva 2009/16/CE<sup>8</sup> relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, com a Diretiva 2009/18/CE<sup>9</sup> relativa à investigação de acidentes marítimos e com a Diretiva 2009/21/CE<sup>10</sup> relativa às obrigações do Estado de bandeira. As três diretivas da UE relativas à segurança marítima assentam nas regras e normas estabelecidas pela OMI a nível internacional e são complementares entre si e com a presente diretiva. A Diretiva Estado de Bandeira estabelece regras relativas às inspeções de navios e à supervisão da frota aplicáveis às administrações dos Estados de bandeira da UE que são relevantes para prevenir a poluição do meio marinho dentro e fora da UE. Quando entram em vigor regras ambientais mais rigorosas ao abrigo das convenções internacionais, a responsabilidade do Estado de bandeira de controlar o seu cumprimento é automaticamente prorrogada. A Diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto é igualmente pertinente neste contexto, uma vez que apoia, através das inspeções necessárias, a deteção e a correção do incumprimento, não só das regras de segurança, mas também das regras e normas de prevenção da poluição. No que diz respeito aos acidentes marítimos, estes não só causam vítimas e perdas económicas, mas também podem ter um impacto direto no ambiente, por exemplo através da poluição por hidrocarbonetos, daí a ligação à Diretiva Poluição por Navios, que aborda este tipo de poluição.

- **Coerência com outras políticas da UE**

A diretiva revista complementa a Diretiva (UE) 2023/xxxx<sup>11</sup> relativa à criminalidade ambiental. A Diretiva (UE) 2023/xxxx introduziu sanções penais para infrações ambientais graves, incluindo descargas ilegais por navios. As disposições penais da Diretiva 2005/35/CE deixaram, pois, de ser necessárias, já que a Diretiva (UE) 2023/xxxx prevê sanções penais para os crimes de poluição por navios. Por conseguinte, a presente proposta suprime da Diretiva 2005/35/CE as disposições penais dos artigos 5.º e 8.º. A Diretiva 2005/35/CE continua a incluir as disposições setoriais relativas às obrigações e proibições relevantes (por exemplo, a definição de descargas ilegais) e prevê sanções administrativas em caso de poluição por navios sempre que o ato não seja passível de processo penal. Para garantir a eficácia dos esforços nacionais de execução, os regimes de execução administrativos e penais devem ser encarados como partes interligadas de um só sistema, devendo coexistir.

A Diretiva 2008/56/CE<sup>12</sup> (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) é o principal instrumento jurídico da UE para a proteção e conservação do meio marinho e das suas espécies e *habitats*. Consagra a abordagem ecossistémica da gestão das atividades humanas (incluindo a pesca, o turismo e o lazer) que têm impacto no meio marinho. A Diretiva 2005/35/CE contribui para os objetivos da Diretiva 2008/56/CE introduzindo sanções dissuasivas em caso de descargas ilegais de substâncias poluentes por navios em todos os mares da Europa.

Além disso, a proposta apoia as propostas finais da Conferência sobre o Futuro da Europa, nomeadamente as relativas à luta contra a poluição, em especial a proposta n.º 2.7 de

---

<sup>7</sup> O anexo III não é abrangido pela Diretiva (UE) 2019/883, uma vez que as mercadorias embaladas não são resíduos. Não obstante, propõe-se que o anexo III seja abrangido pela Diretiva 2005/35/CE, já que não é possível excluir a possibilidade de descargas ilegais de mercadorias embaladas no mar, caso em que esta diretiva deve ser aplicada.

<sup>8</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

<sup>9</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

<sup>10</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

<sup>11</sup> JO L 328 de 6.12.2008, p. 28.

<sup>12</sup> JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

combater a poluição dos oceanos, designadamente através da promoção de transportes marítimos ecológicos utilizando as melhores tecnologias disponíveis. A UE comprometeu-se, além disso, a cumprir a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), sendo o ODS14 («Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável») o mais relevante para a presente proposta.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

### **• Base jurídica**

O título VI (artigos 90.º a 100.º) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece a prerrogativa da UE de adotar disposições relativas à política comum dos transportes, que confere à UE o direito de agir em matéria de poluição por navios. Nos termos do artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, o legislador da UE pode estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos. O artigo 91.º, n.º 1, alínea a), do TFUE prevê que, no domínio dos transportes, a UE tem competência para estabelecer regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais. Neste contexto, a diretiva revista basear-se-ia no artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

### **• Subsidiariedade**

A poluição por navios causa geralmente danos com repercussões transfronteiriças. Devido ao impacto muitas vezes transfronteiriço da poluição marinha e ao facto de os infratores atuarem a nível transfronteiriço, uma ação unilateral dos Estados-Membros não seria suficiente para resolver este problema. A adoção de abordagens nacionais divergentes nesta matéria dificulta uma cooperação eficiente entre os Estados-Membros e permite que os infratores escapem às sanções.

Tendo em conta que todos os Estados-Membros ratificaram a Marpol 73/78, estes poderiam ter incorporado, individualmente, as normas internacionais em matéria de prevenção da poluição por navios. No entanto, a diretiva transpõe e complementa o regime internacional: 1) ajudando os Estados-Membros a identificar os infratores fornecendo informações de vigilância por satélite sobre potenciais derrames de hidrocarbonetos; e 2) prevendo um regime de responsabilidade civil que facilite a penalização dos poluidores. O valor acrescentado da presente proposta reside no facto de esta complementar o quadro internacional com o regime de responsabilidade civil (clarificando o regime existente) e com melhores informações para os Estados-Membros (graças ao reforço da vigilância para abranger mais tipos de poluentes e ao intercâmbio de informações com base em ferramentas digitais da UE). A revisão pretende ainda introduzir novas disposições em matéria de sanções sem afetar a Diretiva (UE) 2023/xxxx. Estes objetivos não podem ser alcançados pelos Estados-Membros isoladamente. É necessário um quadro jurídico harmonizado e ferramentas digitais comuns. Por exemplo, a vigilância por satélite assegurada pelo CleanSeaNet representa um valor positivo devido às economias de escala. Uma ação a nível da UE seria mais eficaz do que uma ação a nível nacional devido ao seu maior efeito dissuasor sobre os infratores que atuam a nível transfronteiriço.

### **• Proporcionalidade**

A proposta foi elaborada tendo em conta a recente evolução da conjuntura a nível internacional e os resultados da avaliação *ex post*. A Comissão realizou igualmente uma avaliação de impacto para identificar e avaliar medidas alternativas para alcançar os mesmos objetivos.

O alargamento proposto do âmbito de aplicação da diretiva para abranger todos os anexos da Convenção Marpol 73/78 (ou seja, todas as substâncias abrangidas pela Convenção Marpol 73/78 e descarregadas ilegalmente por navios no mar) visa melhorar a prevenção da poluição no meio marinho e alinhar-se com o âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2019/883. A execução da Diretiva (UE) 2019/883 é, juntamente com a Diretiva 2005/35/CE, um componente essencial das medidas destinadas a prevenir a poluição por navios. Além disso, a proposta concentra-se no apoio técnico aos Estados-Membros através de plataformas de formação, de orientações, do intercâmbio de boas práticas e da promoção da utilização de ferramentas digitais da UE para a recolha e o intercâmbio de informações. A proposta não define uma abordagem regulamentar rigorosa para os níveis de sanções ou uma meta geral obrigatória para as atividades de verificação dos Estados-Membros. Em vez disso, aborda o problema de forma proporcionada, disponibilizando informações de mais qualidade sobre potenciais derrames a partir de um serviço central e eficaz em termos de custos e da partilha de informações, a fim de tornar as atividades de verificação mais incisivas e evitando ir além do necessário para alcançar os objetivos específicos propostos. A proposta assenta também em esclarecimentos sobre o regime de responsabilidade civil existente e em disposições mais circunstanciadas sobre a determinação do nível e do tipo de sanções, com vista a penalizar efetivamente os poluidores por mais tipos de substâncias poluentes. Não se propõem disposições pormenorizadas em domínios em que os objetivos possam ser mais bem alcançados através de ações noutras domínios de intervenção.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que as alterações dizem apenas respeito à Diretiva 2005/35/CE, uma alteração da diretiva é o instrumento jurídico mais apropriado.

### **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A diretiva foi objeto de uma avaliação *ex post* realizada em paralelo com a avaliação de impacto. Os dados disponíveis para a avaliação não eram suficientemente sólidos para permitir uma avaliação *ex post* completa para todos os Estados-Membros. Não estavam disponíveis dados representativos para avaliar os indicadores pertinentes, por exemplo, a percentagem de incidentes identificados de poluição pelas substâncias sujeitas a sanções dos anexos I e II da Convenção Marpol 73/78. Apesar das limitações, a avaliação apresenta uma síntese das informações existentes sobre a aplicação da diretiva.

A avaliação concluiu que os objetivos da diretiva não foram plenamente alcançados e que o leque de substâncias poluentes abrangidas pela diretiva é demasiado limitado. A diretiva estabeleceu um quadro jurídico comum para os crimes de poluição por navios na UE, mas de eficácia limitada. A diretiva integrou as regras da Convenção Marpol 73/78 no direito da UE e garantiu o alinhamento da legislação dos Estados-Membros, embora faltem dados que quantifiquem o papel que desempenhou na prática. A diretiva resultou num instrumento eficaz de vigilância por satélite para a monitorização da poluição por hidrocarbonetos – o serviço CleanSeaNet. No entanto, este não resolve inteiramente o problema da identificação dos poluidores, uma vez que, até à data, a exatidão da vigilância por satélite tem sido limitada. Alguns aspetos da verificação poderiam ter sido geridos de forma mais eficaz. Por exemplo, muitos derrames não são verificados no local, e os Estados-Membros poderiam introduzir mais dados de retorno de informações no CleanSeaNet. A diretiva não alcançou plenamente os resultados esperados em matéria de ação penal contra os infratores. Além disso, a avaliação

concluiu serem necessários mais esclarecimentos quanto ao regime de responsabilidade civil existente e mais informações sobre o nível e o tipo de sanções previstas na diretiva. No entanto, a principal conclusão da avaliação foi a necessidade de alargar o âmbito de aplicação da diretiva para abranger todo o leque de descargas de substâncias poluentes no mar reguladas pela Convenção Marpol 73/78.

- **Consultas das partes interessadas**

As principais atividades de consulta para a avaliação *ex post* e a avaliação de impacto incluíram:

- Uma consulta pública aberta, organizada pela Comissão, entre 9 de dezembro de 2021 e 3 de março de 2022. A consulta pública colocou questões sobre a avaliação de impacto e a avaliação. Foram poucos os contributos das partes interessadas, com respostas de apenas 30 inquiridos.
- Dois inquéritos dirigidos às partes interessadas para recolher informações específicas, um sobre a avaliação e outro sobre a avaliação de impacto, organizados pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo, que decorreram, respetivamente, de dezembro de 2021 a fevereiro de 2022 e em junho e julho de 2022.
- Três rondas de entrevistas com representantes a nível da UE das principais partes interessadas organizadas pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo, que decorreram intermitentemente entre novembro de 2021 e setembro de 2022, para responder a pedidos de informação específicos no âmbito da avaliação e para aperfeiçoar a definição global do problema e as opções políticas possíveis.
- Outras atividades de consulta específicas organizadas pela Comissão para consultar os Estados-Membros e as principais partes interessadas sobre possíveis medidas políticas e os resultados da avaliação de impacto. Estas atividades foram realizadas durante uma reunião do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios da UE (2 de junho de 2022) e reuniões do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável (18 de maio de 2022 e 18 de janeiro de 2023) e do respetivo subgrupo dos resíduos provenientes de navios (22 de março de 2022, 4 de junho de 2022 e 14 de fevereiro de 2023), dos diretores dos transportes marítimos da UE/EEE (3 de outubro de 2022) e da Rede de Investigadores e Procuradores do Mar do Norte (25 de abril de 2022). Em 22 de setembro de 2022, foi organizado um seminário final para validar as conclusões do estudo de apoio, no qual participaram representantes dos Estados-Membros, de ONG e da indústria.

As informações recolhidas junto das partes interessadas foram fundamentais para permitir à Comissão aperfeiçoar as opções políticas e avaliar os seus impactos económicos, sociais e ambientais, para depois as comparar e determinar qual a opção preferida. As conclusões desses processos complementaram a pesquisa documental realizada no âmbito do estudo de apoio externo.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A presente revisão baseia-se principalmente nos dados recolhidos durante a avaliação *ex post*. A Comissão recolheu pareceres técnicos exaustivos de uma série de estudos de peritos, incluindo um estudo preparatório abrangente para a revisão da diretiva. As autoridades dos Estados-Membros, os intervenientes da indústria e a sociedade civil foram convidados a contribuir para a elaboração do estudo.

A redação da presente proposta também exigiu o contributo de peritos da Comissão e da EMSA para a formulação concreta de definições técnicas e para a redação jurídica.

- **Avaliação de impacto**

A proposta legislativa baseia-se numa avaliação de impacto. Foram examinadas três opções políticas, abrangendo diferentes medidas políticas, em termos da sua eficácia na consecução dos objetivos, bem como dos seus impactos ambientais, económicos e sociais. Para cada objetivo específico, foram identificadas várias medidas. As medidas, que são complementares e não mutuamente exclusivas, foram agrupadas em três opções políticas. As três opções políticas implicam o alinhamento do âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE com os anexos da Convenção Marpol 73/78 e abrangem estas descargas no mar.

- A opção A é a que confere a maior margem de manobra aos Estados-Membros na aplicação das normas da Convenção Marpol 73/78, mantendo o nível de apoio da UE suficientemente elevado (formação, orientação, ferramentas digitais e acesso a informações sobre possíveis derrames). Responsabiliza os Estados-Membros pela informação do público através de sítios Web nacionais. Esta opção adota uma abordagem nacional para determinar o tipo de sanção e não regula o nível das sanções. Em suma, esta opção confere uma maior adaptabilidade aos Estados-Membros, com um mínimo de intervenção da UE.

- A opção B (a opção preferida) concentra-se no reforço da cooperação entre os Estados-Membros, sobretudo reforçando o apoio da UE (formação, orientação, ferramentas digitais e acesso a informações sobre possíveis derrames). Preconiza critérios para determinar os níveis das sanções e deverá proporcionar uma estrutura para a cooperação entre os Estados-Membros e reforçar a ação de controlo do cumprimento dos Estados-Membros através de apoio técnico da EMSA, sem introduzir novas medidas regulamentares e despesas significativas para os Estados-Membros.

- A opção C concentra-se numa ação regulamentar mais forte da UE para complementar a cooperação entre os Estados-Membros. Obriga os Estados-Membros a verificarem pelo menos 60 % dos seus alertas CleanSeaNet e deverá gerar custos de conformidade mais elevados. Além disso, reforça especificamente a harmonização das sanções a nível da UE fixando os respetivos valores. Por outro lado, proporciona a mesma estrutura de cooperação entre Estados-Membros que as outras duas opções (formação, orientação, ferramentas digitais e acesso a informações sobre possíveis derrames).

A opção política proposta no presente documento é a opção B, por se ter determinado que é a mais eficiente e proporcionada. Existem, contudo, graves lacunas de dados, poucos contributos das partes interessadas e uma elevada incerteza quanto aos impactos, sobretudo os benefícios ambientais estimados para as três opções. As opções B e C são mais eficientes do que a opção A, nomeadamente graças aos benefícios da disponibilização de soluções harmonizadas a nível da UE, em comparação com a multiplicidade de abordagens nacionais.

O Comité de Controlo da Regulamentação emitiu um parecer positivo (com reservas) sobre o relatório de avaliação de impacto em 27 de março de 2023. O anexo I da avaliação de impacto explica de que forma o relatório respondeu às observações do Comité de Controlo da Regulamentação.

Uma das conclusões da avaliação de impacto salientou as limitações da avaliação resultantes da escassez de dados. Por esta razão, e para além do resultado da avaliação de impacto, a Comissão considerou pertinente propor uma medida adicional que facilitasse uma recolha

mais homogénea de dados e assegurasse mais visibilidade relativamente à monitorização eficaz levada a cabo pelos Estados-Membros e à correspondente percentagem de incidentes de poluição reais. A medida proposta complementarará as medidas previstas na opção preferida segundo a avaliação de impacto (opção B) incentivando um reforço da monitorização através da obrigação de cada Estado-Membro verificar pelo menos 10 % dos alertas enviados pelo CleanSeaNet por ano. Este nível mínimo de verificação tem uma incidência pequena nos custos (0,5 a 0,8 milhões de EUR por ano) por já ser alcançado pela maior parte dos Estados-Membros. No entanto, a Comissão acredita que incentivará um acompanhamento mais eficaz da diretiva e ajudará a garantir a sua aplicação por todos os Estados-Membros. Esta medida adicional não altera significativamente a classificação das opções nem a escolha da opção política preferida.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta concentra-se no reforço da eficiência das medidas em vigor, tendo em conta que se trata de uma diretiva que tem vindo a evoluir desde 2005 e que foi alterada em 2009 em resposta a circunstâncias novas, incluindo acórdãos judiciais, obrigações internacionais ao abrigo da Convenção Marpol 73/78 e a evolução tecnológica. A diretiva revista incluirá alguns esclarecimentos e simplificações, nomeadamente esclarecimentos sobre o regime de responsabilidade civil existente e a simplificação das obrigações de comunicação de informações, com ênfase nas soluções digitais.

A proposta não deverá resultar em custos administrativos adicionais ou custos de ajustamento para o setor público ou privado. Poderão esperar-se mais sanções para os navios que não cumpram os requisitos da Convenção Marpol 73/78. Como nota positiva, as condições de concorrência equitativas deverão beneficiar os operadores de navios cumpridores. Além disso, as empresas e, em especial, o público em geral beneficiarão da redução da poluição por navios.

A proposta não inclui requisitos aplicáveis aos operadores de navios, pelo que não se espera que tenha impacto nas PME. Não cria obrigações para as empresas e não terá incidência nos respetivos custos. O alargamento do âmbito de aplicação da diretiva para abranger substâncias adicionais ao abrigo da Convenção Marpol 73/78 poderá ser pertinente para as embarcações de recreio e navios de pesca, que são segmentos do setor com uma elevada participação de PME. No entanto, o facto de este alargamento se centrar na garantia do cumprimento de normas internacionais significa que o setor do transporte marítimo tem de cumprir essas normas com ou sem a diretiva e não se prevê qualquer impacto nos custos para as PME cumpridoras. Considera-se, pois, que a iniciativa não é relevante para as PME.

- **Direitos fundamentais**

A Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, enquanto instrumento do direito primário da UE, consagra os direitos fundamentais de que gozam as pessoas em toda a UE. De um modo geral, a proposta deverá proteger melhor os direitos fundamentais e as liberdades individuais, nomeadamente no que diz respeito à justiça, a julgamentos equitativos, à não discriminação, à igualdade de tratamento dos autores dos crimes e ao princípio da legalidade, bem como ao direito a sanções proporcionadas e efetivas. A isenção de responsabilidade de que beneficiam a tripulação, os comandantes e os proprietários é esclarecida na proposta. A sua proteção é, pois, reforçada através de uma harmonização mais integrada das regras internacionais nas legislações nacionais e de uma melhor observância dos princípios do Estado de direito e de um julgamento justo. Além disso, salvaguarda o princípio da igualdade, contribuindo para a não discriminação e a igualdade de tratamento dos marítimos. As medidas que asseguram uma delimitação mais clara entre as infrações

abrangidas pelo processo penal e administrativo facilitarão também a igualdade de tratamento dos autores dos crimes em toda a UE. A iniciativa resultará numa melhor observância do direito à justiça melhorando a definição de infração sujeita a processo administrativo ou penal. Além disso, a proposta garante a proteção dos dados pessoais.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

Os custos líquidos atuais da proposta ascendem a 125,8-134,7 milhões de EUR no período de 2025-2050. O impacto orçamental da proposta é descrito mais pormenorizadamente na ficha financeira legislativa anexa à presente proposta para fins de informação. O impacto orçamental da proposta já está contemplado na proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

O êxito da diretiva consistiria na penalização adequada da pessoa (singular ou coletiva) responsável pela poluição do mar, produzindo um efeito dissuasor e prevenindo, dessa forma, a poluição no futuro. O sancionamento da poluição por navios pode ser encarado como a última linha de defesa para a prevenção da poluição e a proteção do meio marinho e da saúde humana. A primeira linha de defesa da segurança marítima e da prevenção da poluição é assegurada pelas inspeções efetuadas pelo Estado de bandeira e a segunda linha de defesa é assegurada pela legislação relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. No entanto, os navios podem ainda causar poluição do mar devido a acidentes e a descargas operacionais (intencionais).

A Comissão monitorizará a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os progressos realizados na consecução dos objetivos específicos. A avaliação de impacto identificou disposições de monitorização e comunicação adequadas. A EMSA desempenhará um papel importante neste processo, estando encarregue das visitas aos Estados-Membros e do desenvolvimento e utilização das ferramentas digitais para o transporte marítimo – os serviços marítimos integrados e o CleanSeaNet.

A execução pode ser verificada através de monitorização se os Estados-Membros transmitirem de forma atempada e eficaz as informações sobre a verificação dos alertas CleanSeaNet e se as informações sobre a recolha de elementos de prova e os procedimentos administrativos forem carregadas regularmente para a ferramenta de comunicação de informações. A Comissão, com o apoio da EMSA, desenvolverá um sítio Web público com indicadores essenciais sobre a taxa de execução e as principais informações não confidenciais sobre incidentes de descargas ilegais; o sítio Web será atualizado regularmente com dados da ferramenta de comunicação de informações, a fim de manter o público informado sobre a execução e as sanções aplicadas. A EMSA realizará ciclos de visitas aos Estados-Membros

para verificar as operações no terreno, no âmbito do seu papel de apoio à Comissão<sup>13</sup>. Além disso, mediante pedido, a EMSA prestará uma análise horizontal e assistência técnica, que será comunicada à Comissão e aos Estados-Membros.

Os impactos da diretiva devem ser avaliados o mais tardar cinco anos após a data de transposição da legislação. Espera-se que, nessa altura, já estejam disponíveis dados mais sólidos e representativos que permitam elaborar uma avaliação completa para todos os Estados-Membros. Neste contexto, será necessário um estudo de peritos para estimar os progressos realizados em matéria de severidade das sanções. A avaliação deve também examinar os dados disponíveis sobre os benefícios ambientais e estudar a possibilidade de alargar o âmbito de aplicação a novas circunstâncias relativas à Convenção Marpol 73/78 e à poluição atmosférica. Posteriormente, de acordo com o ciclo quinquenal de visitas de avaliação da EMSA aos Estados-Membros, a Comissão analisará regularmente a aplicação da diretiva.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que a proposta tem por objetivo simplificar e clarificar o regime vigente.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

***O título da diretiva***

O título define o objeto da diretiva de forma mais precisa, sendo-lhe acrescentado o elemento «garantia do cumprimento das normas internacionais». Esta alteração visa esclarecer que o objeto da diretiva não é a introdução de novas normas substantivas em matéria de poluição por navios, mas sim a transposição e a garantia do cumprimento das normas internacionais já adotadas. O elemento «sanções penais» constante do título atual foi suprimido por razões de coerência jurídica com a Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental.

***Artigo 1º - Objeto***

O objetivo geral da diretiva é alterado para especificar que, na aceção da presente diretiva, por sanções adequadas devem entender-se sanções dissuasivas, efetivas e proporcionadas. Estas dizem respeito a sanções administrativas. O elemento «sanções penais» existente na diretiva atual foi suprimido do objeto por razões de coerência jurídica com a Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental.

***Artigo 2º - Definições***

O artigo 2.º, ponto 2, atualiza as definições problemáticas ou que remetem para o âmbito de aplicação obsoleto da diretiva e introduz uma definição nova. Em primeiro lugar, a definição de «substâncias poluentes» no ponto 2 é adaptada ao âmbito de aplicação alargado da diretiva, que abrange os anexos I-VI da Convenção Marpol 73/78. Uma nova definição no ponto 2-A introduz os «resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos», isto é, as descargas de depuradores no mar, como a substância abrangida pelo âmbito de aplicação alargado da diretiva no que diz respeito ao anexo VI da Convenção Marpol 73/78, tendo em conta as orientações elaboradas pela OMI. Uma nova definição no ponto 5-A incorpora a

---

<sup>13</sup> A EMSA efetua essas visitas nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima no âmbito das suas funções principais; por conseguinte, não se preveem custos adicionais.

definição internacionalmente acordada de «companhia» na diretiva, em consonância com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM)<sup>14</sup>, transposto para o direito da União por via do Regulamento (CE) n.º 336/2006<sup>15</sup>.

#### ***Artigo 4.º – Proibição das descargas***

O artigo 4.º estipula as proibições gerais abrangidas pela presente diretiva. Uma descarga ilegal pode ser atribuída a uma pessoa singular ou coletiva, e as disposições nacionais de aplicação da presente diretiva devem prever a responsabilização dessas pessoas. Algumas das proibições da atual diretiva (substâncias dos anexos I e II da Convenção Marpol 73/78) são versões atualizadas das existentes, embora outras sejam novas (substâncias dos anexos III a VI da Convenção Marpol 73/78). O conceito de «casos menos graves» é suprimido na sequência das conclusões da avaliação *ex post* de que o termo é problemático e não é interpretado da mesma forma pelos vários Estados-Membros. Além disso, o termo só era pertinente para a aplicação de sanções penais, que estão agora fora do âmbito de aplicação da diretiva.

#### ***Artigo 5.º - Exceções***

A proposta contida no artigo 5.º enumera as derrogações às proibições enunciadas no artigo 4.º caso uma descarga no mar seja efetuada na sequência de avaria num navio ou no seu equipamento. Este artigo só é aplicável se a condição de avaria no navio/equipamento estiver preenchida. A disposição foi alterada para clarificar o regime de responsabilidade existente ao abrigo da Convenção Marpol 73/78, especificando as regras aplicáveis sem as alterar em comparação com a Diretiva 2005/35/CE. O conceito de «proprietário» utilizado na Convenção Marpol 73/78 é clarificado utilizando, em vez disso, o conceito de «companhia», que pode representar diferentes entidades responsáveis pela gestão de um navio. Esta derrogação aplica-se, pois, a qualquer organização que tenha assumido a exploração do navio, em conformidade com o Código ISM. A disposição aplica-se ao âmbito de aplicação alargado da diretiva. As derrogações relativas às infrações penais (artigo 5.º-A) e os pormenores correspondentes (artigo 5.º-B) foram suprimidos por razões de coerência jurídica com a Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental. Os limiares de responsabilidade criminal por crimes de poluição por navios introduzidos pela Diretiva 2009/123/CE são suprimidos, uma vez que passaram a ser abordados pela Diretiva (UE) 2023/xxxx.

#### ***Artigo 6.º - Medidas de aplicação no que respeita aos navios que se encontram num porto de um Estado-Membro***

Esta disposição não sofre alterações em comparação com a existente. Para ajudar os Estados-Membros a cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do artigo 6.º, é incluído um novo anexo na diretiva, que aponta para uma lista indicativa de irregularidades ou informações que podem dar origem à suspeita de que pode ter sido efetuada uma descarga ilegal, o que, por sua vez, desencadeia a obrigação de o Estado do porto inspecionar o incidente.

---

<sup>14</sup> Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adotado pela Organização Marítima Internacional através da Resolução A.741(18) da Assembleia, de 4 de novembro de 1993, na sua versão alterada.

<sup>15</sup> Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Fevereiro de 2006, relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança na Comunidade e que revoga o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE).

### ***Artigo 8.º - Sanções***

O artigo é alterado devido às implicações da Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental. A revisão da Diretiva 2005/35/CE abrangerá apenas as sanções administrativas, ao passo que a Diretiva (UE) 2023/xxxx abrange as sanções penais aplicáveis à poluição por navios. Especifica os princípios que devem reger a introdução de sanções nas disposições legislativas nacionais no âmbito da transposição da diretiva, nomeadamente que estas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. O sistema de sanções administrativas introduzidas na ordem jurídica nacional não deve prejudicar a Diretiva (UE) 2023/xxxx nem as sanções nela previstas<sup>16</sup>. Um novo número introduzido no artigo 8.º especifica o tipo de sanções que devem, no mínimo, ser previstas na ordem jurídica nacional e que devem incluir coimas aplicadas à companhia do navio, reconhecendo as regras internacionais aplicáveis ao transporte marítimo que preveem que a gestão operacional e/ou técnica do navio pode ser delegada pelo respetivo proprietário registado numa companhia diferente. Nesses casos, a companhia será responsabilizada por descarregar ilegalmente substâncias poluentes no mar ao invés de as entregar nos meios portuários de receção, a menos que comprove que uma outra pessoa, nomeadamente o comandante ou um ou mais membros da tripulação (se estes últimos não tiverem atuado sob a responsabilidade do comandante), foi responsável pela descarga. Um novo número introduzido no artigo 8.º esclarece que, se se comprovar que uma pessoa que não a companhia foi responsável pela infração, esta deve ser sujeita a sanções em conformidade com a Diretiva 2005/35/CE. As sanções penais aplicáveis às pessoas singulares (artigo 8.º-A), a responsabilidade das pessoas coletivas (artigo 8.º-B) e as sanções penais aplicáveis às pessoas coletivas (artigo 8.º-C) foram suprimidas por razões de coerência jurídica com a Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental.

### ***Artigo 8.º-D – Aplicação efetiva das sanções (novo)***

Trata-se de um novo artigo que tem por objetivo a aplicação coerente do sistema de sanções previsto pela diretiva a nível da União e a aproximação das sanções impostas. As autoridades judiciais e administrativas nacionais devem ter em conta todas as circunstâncias pertinentes ao determinar o nível de sanções a aplicar ao poluidor. Tendo em conta a natureza diversificada das substâncias poluentes abrangidas pela presente diretiva e a importância da aplicação coerente destas sanções a nível da União à luz da natureza transfronteiriça da poluição por navios, o reforço da eficácia dos níveis de sanções será definido num ato de execução através da definição de critérios concretos para a aplicação de sanções por descargas de diferentes substâncias poluentes no mar. Um exemplo destes critérios adicionais poderá assentar na zona geográfica em que ocorreu a descarga de um tipo específico de substância poluente, dependendo da sensibilidade da área aos produtos químicos contidos na substância poluente, por exemplo descargas ilegais de óleos alimentares no mar Báltico.

### ***Artigo 10.º – Intercâmbio de informações e experiência***

O princípio subjacente à disposição não se alterou – a Comissão deve prestar assistência aos Estados-Membros nas suas atividades de execução com o apoio da EMSA. O título do artigo foi alterado de modo a refletir o facto de as medidas nele previstas dizerem respeito ao intercâmbio das informações e experiências necessárias à execução eficaz da diretiva e à cooperação entre as partes em causa.

---

<sup>16</sup> A Diretiva (UE) 2023/xxxx, nos seus artigos 5.º e 7.º, aborda as sanções não penais, e estes requisitos devem ser tidos em conta na aplicação da Diretiva 2005/35/CE.

Para melhorar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros, foram adotadas disposições sobre o reforço das ferramentas digitais existentes ao dispor dos Estados-Membros, nomeadamente o CleanSeaNet, e sobre a melhoria das ligações automáticas entre as bases de dados de segurança marítima e os sistemas de intercâmbio de informações existentes, incluindo a THETIS, o THETIS-EU e o SafeSeaNet, a fim de fornecer informações atempadas e exatas num formato intuitivo no âmbito dos serviços marítimos integrados e de permitir uma utilização mais direcionada pelos Estados-Membros. Para garantir o acompanhamento eficaz da execução da diretiva por todos os Estados-Membros, é igualmente prevista uma taxa de verificação de 10 % por ano, por cada Estado-Membro, dos alertas enviados pelo CleanSeaNet. Importa facilitar o acesso das autoridades nacionais ao longo da cadeia de execução a essas informações, bem como o acesso das autoridades de outros Estados-Membros interessadas nessas informações, a fim de minimizar os encargos administrativos das atividades de execução. A Comissão assegurará os fóruns onde deverá ser efetuado o intercâmbio de experiências entre as autoridades e os peritos dos Estados-Membros. Para o efeito, propõem-se reuniões de peritos para a definição de práticas e orientações comuns, por exemplo através da criação de um grupo de peritos específico. As disposições relativas às atribuições da EMSA foram suprimidas do artigo, uma vez que estão definidas num instrumento jurídico distinto.

#### ***Artigo 10.º-A – Comunicação de informações (novo)***

As obrigações dos Estados-Membros em matéria de apresentação de relatórios foram substituídas por um sistema mais pormenorizado de comunicação de informações à Comissão sobre a aplicação da diretiva. A comunicação de informações deve, assim, ser efetuada logo que as atividades pertinentes estejam concluídas, através de uma ferramenta eletrónica de comunicação de informações específica desenvolvida e mantida pela EMSA. Este mecanismo assegura um sistema de comunicação concreto e mais eficaz, evitando o hiato temporal entre a data do incidente de poluição ou do processo administrativo e a data efetiva da sua comunicação. O artigo requer que os Estados-Membros comuniquem os dados pertinentes relativos i) às inspeções, ii) às atividades de verificação e iii) às sanções aplicadas. Requer também que os Estados-Membros registem no CleanSeaNet a atividade de verificação levada a cabo após o envio de um alerta CleanSeaNet ao Estado-Membro ou as razões para não dar seguimento a esse alerta. É previsto um ato de execução, que deverá estabelecer regras mais pormenorizadas sobre o procedimento de comunicação de informações, nomeadamente especificando o tipo de informações a comunicar. Com o apoio da EMSA, a Comissão acompanhará a execução e a eficácia da presente diretiva através destas ações e estará em condições de avaliar os indicadores que medirão os progressos rumo à consecução dos objetivos da diretiva.

#### ***Artigo 10.º-B – Formação (novo)***

A presente disposição visa assistir os Estados-Membros nas suas atividades de formação das autoridades competentes envolvidas em toda a cadeia de execução, com vista a garantir que todas as partes envolvidas dispõem das competências e aptidões especializadas necessárias para desempenharem eficazmente as suas funções. O artigo prevê que a Comissão, com o apoio técnico da EMSA, dará formação aos Estados-Membros da UE para que estes sejam capazes de melhor cumprir as suas responsabilidades ao abrigo da diretiva, dado o âmbito de aplicação alargado e a recente evolução regulamentar na OMI, pertinentes para a aplicação da presente diretiva. Neste contexto, a EMSA realizará seminários regulares, que abrangerão i) os novos desenvolvimentos tecnológicos, incluindo novas ferramentas digitais, no que diz

respeito à aplicação da diretiva; e ii) as boas práticas dos Estados-Membros e os seus métodos de recolha de provas e de verificação de descargas ilegais.

#### ***Artigo 10.º-C – Publicação de informações (novo)***

Trata-se de um artigo novo. A Comissão garantirá que estão disponíveis em linha informações essenciais, não confidenciais e atualizadas sobre a poluição por navios. A EMSA publicará uma síntese dessas informações em linha, a qual atualizará regularmente. Desta forma, as informações gerais sobre cada incidente de poluição por navios na UE estarão acessíveis ao público. Estas incluirão informações como os pormenores de um alerta de vigilância por satélite, o seguimento dado pelo Estado-Membro em causa, os factos da verificação no local ou da inspeção do navio e o resultado do processo, por exemplo a coima aplicada, incluindo o respetivo nível, a bandeira e o número OMI do navio contra o qual foi imposta e os principais factos do caso. A EMSA disponibilizará igualmente ao público uma síntese da execução e do controlo do cumprimento da presente diretiva por Estado-Membro, fornecendo aos perfis nacionais informações sobre os progressos rumo à consecução dos objetivos específicos, tais como o número de incidentes de poluição identificados ou o número de processos administrativos por país, bem como alguns indicadores-chave sobre os seus rácios. É inserido um novo anexo na diretiva, que indica o tipo de informações disponíveis ao público.

#### ***Artigo 10.º-D – Proteção das pessoas que denunciam potenciais descargas ilegais (novo)***

A nova configuração das ferramentas digitais da EMSA proporcionará uma plataforma para alertar o Estado-Membro da ocorrência de uma descarga ilegal de um navio no mar. Os denunciantes (isto é, as pessoas singulares que comunicam informações sobre infrações obtidas no contexto das suas atividades profissionais) disporão de um canal específico para denunciar eventuais infrações. Este artigo faz referência à proteção dos denunciantes através da ligação à Diretiva (UE) 2019/1937 que estabelece normas mínimas de proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União.

#### ***Artigo 12.º-A – Avaliação e revisão (novo)***

Trata-se de um artigo novo. Esta disposição prevê que a Comissão fará uma avaliação da execução da diretiva cinco anos após a respetiva transposição. Além disso, foi aditada uma cláusula de revisão segundo a qual quaisquer alterações futuras das normas internacionais em matéria de prevenção da poluição por navios que tenham sido sujeitos a controlo pela Marpol 73/78 devem ser tidas em conta durante a revisão.

#### ***Artigo 13.º - Procedimento de comité***

Trata-se de um artigo-tipo novo relativo à adoção de atos de execução.

#### ***Foram suprimidos os antigos artigos 5.º-A, 5.º-B, 8.º-A, 8.º-B, 8.º-C, 11.º, 14.º e 15.º e o anexo único***

Os artigos supramencionados foram suprimidos, em princípio devido às implicações da Diretiva (UE) 2023/xxxx relativa à criminalidade ambiental, bem como nos casos em que já não são pertinentes. O anexo único da Diretiva 2005/35/CE foi suprimido por estar desatualizado.

#### ***Anexo I (novo)***

Trata-se de um novo anexo que apresenta exemplos de situações em que devem ser acionadas atividades de controlo do cumprimento devido a uma suspeita de que um navio descarregou substâncias poluentes de forma ilegal. Nestes casos, o Estado-Membro deve efetuar uma inspeção no porto para verificar e recolher informações sobre as circunstâncias da descarga ilegal, bem como os respetivos elementos de prova. O anexo inclui uma lista indicativa de exemplos de irregularidades e informações suscetíveis de acionar a obrigação de realizar uma inspeção, por exemplo resultados de anteriores inspeções pelo Estado do porto ou de uma inspeção realizada pelas autoridades policiais, ambientais ou outras, inspeções à entrega de resíduos provenientes dos navios nos meios portuários de receção ou informações trocadas ou recebidas através dos serviços marítimos integrados. Se a inspeção revelar que foi efetivamente realizada uma descarga ilegal, devem ser instituídos os procedimentos adequados.

### ***Anexo II (novo)***

Trata-se de um novo anexo que apresenta uma lista não exaustiva dos tipos de informações que devem ser divulgadas ao público sobre cada incidente de poluição e sobre a aplicação da diretiva por cada Estado-Membro. Estas informações serão facultadas num formato de fácil utilização, por exemplo sob a forma de um mapa em que um utilizador possa ampliar a zona geográfica de interesse e ver a forma como os incidentes de poluição são tratados num determinado ano. As informações disponíveis ao público serão transmitidas em linguagem não técnica, com o objetivo de informar o público sobre a forma como os Estados-Membros dão seguimento aos incidentes de poluição e quais os navios multados.

Proposta de

## DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição**

(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 100.º, n.º 2,

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 Europeu <sup>17</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>18</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A política marítima da União destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. Pode conseguir-se tal objetivo dando cumprimento às convenções, códigos e resoluções internacionais e preservando simultaneamente a liberdade de navegação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- (2) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção Marpol 73/78») prevê proibições gerais das descargas de navios no mar, mas também regula as condições em que certas substâncias podem ser descarregadas para o meio marinho.
- (3) Desde a adoção da Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>19</sup>, a Convenção Marpol 73/78 e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituíram normas mais estritas e proibições de descargas no mar de substâncias provenientes dos navios. Importa ter em conta essas alterações, bem como os ensinamentos retirados da aplicação da Diretiva 2005/35/CE.
- (4) A Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>20</sup> garante que os resíduos são entregues nos portos da União, onde são recolhidos por meios portuários de receção competentes. A execução da Diretiva (UE) 2019/883 é, juntamente com a Diretiva

---

<sup>17</sup> JO C 77 de 31.3.2009, p. 69.

<sup>18</sup> JO C 202 de 7.6.2016, p. 177.

<sup>19</sup> Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (JO L 255 de 30.9.2005, p. 11).

<sup>20</sup> Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

2005/35/CE, um instrumento essencial para a prevenção da poluição por navios. Para garantir um sistema eficaz, integrado e coerente de controlo do cumprimento das disposições da Diretiva (UE) 2019/883 relativa à entrega de resíduos em meios portuários de receção, a Diretiva 2005/35/CE deve ser alterada a fim de alargar o seu âmbito de aplicação aos anexos IV a VI da Convenção Marpol 73/78, no sentido de desencorajar os navios de descarregar ilegalmente substâncias poluentes no mar, em vez de as entregarem nos meios portuários de receção em conformidade com as disposições da Diretiva (UE) 2019/883.

- (5) A Diretiva (UE) 2019/883 não inclui, no seu âmbito de aplicação, o anexo III da Convenção Marpol 73/78, uma vez que as mercadorias embaladas não são classificadas como resíduos, pelo que normalmente não são entregues em meios portuários de receção. No entanto, não é possível excluir a possibilidade de descargas ilegais no mar de substâncias nocivas transportadas em embalagens. À luz do que precede, importa alargar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE ao anexo III da Convenção Marpol 73/78. Por conseguinte, a descarga de substâncias nocivas deve ser proibida ao abrigo da Diretiva 2005/35/CE, a menos que as autoridades competentes concluam que a descarga era necessária para garantir a segurança do navio ou salvar vidas no mar.
- (6) A Convenção Marpol 73/78 inclui, no artigo 2.º, as emissões dos navios na definição de descarga. O anexo VI da Convenção Marpol 73/78 aborda a prevenção da poluição atmosférica por navios. O anexo VI e as correspondentes orientações da OMI sobre sistemas de tratamento de efluentes gasosos (STEG) [Resolução MEPC.340 (77)] permitem a utilização de STEG pelos navios como método de conformidade alternativo para reduzir as emissões de óxido de enxofre (SOx). O anexo VI regula os resíduos e as águas de descarga dos STEG, quer proibindo a sua descarga no mar e exigindo a sua entrega em meios portuários de receção adequados (no caso dos resíduos de STEG provenientes de sistemas de circuito fechado), quer regulando as condições da sua descarga (no caso de águas de descarga provenientes de sistemas de circuito aberto). A Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> transpõe as normas internacionais em matéria de SOx para o direito da União, ao passo que a Diretiva (UE) 2019/883 garante que os resíduos de STEG são entregues em meios portuários de receção. Tendo em conta que os resíduos e as águas de descarga dos STEG podem causar poluição no meio marinho, as sanções previstas na Diretiva 2005/35/CE devem aplicar-se em caso de descargas ilegais. Por estas razões, o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE deve ser alargado aos resíduos e às águas de descarga dos STEG, tendo em conta as orientações elaboradas pela OMI e sem prejuízo das disposições da Diretiva (UE) 2016/802 que estabelecem normas e sanções de descarga mais rigorosas.
- (7) A Diretiva (UE) 2023/xxxx<sup>22</sup> contém definições comuns de infrações penais ambientais e refere a disponibilidade de sanções penais dissuasivas, efetivas e proporcionadas para infrações ambientais graves. A Diretiva 2005/35/CE foi alterada pela Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, que introduziu sanções penais para certas infrações à Diretiva 2005/35/CE, as quais deverão agora ser abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2023/xxxx. Por conseguinte, as disposições da Diretiva 2005/35/CE que foram

---

<sup>21</sup> Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (codificação) (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

<sup>22</sup> JO L xxxx.

<sup>23</sup> Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (JO L 280 de 27.10.2009, p. 52).

aditadas ou substituídas pela Diretiva 2009/123/CE devem ser suprimidas da Diretiva 2005/35/CE.

- (8) As sanções administrativas introduzidas na transposição da Diretiva 2005/35/CE não devem prejudicar a Diretiva (UE) 2023/xxxx. Os Estados-Membros devem definir o âmbito de aplicação do direito administrativo e penal no que diz respeito aos crimes de poluição por navios, de acordo com o respetivo direito nacional. Na aplicação do direito nacional de transposição da Diretiva 2005/35/CE, os Estados-Membros devem assegurar que a cominação de sanções penais e administrativas respeite os princípios da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, incluindo a proibição de *ne bis in idem*.
- (9) As sanções previstas na Diretiva 2005/35/CE devem ser reforçadas garantindo a aplicação coerente das sanções administrativas em toda a União. Para reforçar o efeito dissuasor das sanções impostas por crimes de poluição por navios, essas sanções deverão assumir, no mínimo, a forma de coimas aplicadas à companhia do navio, a menos que a companhia possa provar que o comandante do navio ou um ou mais membros da tripulação (se estes últimos não tiverem atuado sob a responsabilidade do comandante) foram responsáveis pela descarga. Neste contexto, entende-se por companhia do navio o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio, em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição («Código ISM»)<sup>24</sup>, transposto para o direito da União por via do Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup>. A Diretiva 2005/35/CE deve reconhecer que a gestão do navio pode ser delegada pelo proprietário registado numa entidade diferente, a qual deverá ser, em primeiro lugar, responsabilizada pelo incumprimento das suas obrigações decorrentes do Código ISM a fim de evitar danos ambientais ou a atribuição de operações de bordo a pessoal qualificado.
- (10) As autoridades judiciais e administrativas nacionais devem ter em conta todas as circunstâncias pertinentes ao determinar o nível de sanções a aplicar ao poluidor. Tendo em conta a natureza diversificada das substâncias poluentes abrangidas pela Diretiva 2005/35/CE e a importância da aplicação coerente destas sanções a nível da União à luz da natureza transfronteiriça do comportamento regulado, o reforço da aproximação e da eficácia dos níveis de sanções deve ser promovido através da definição de critérios concretos para a aplicação de sanções por descargas de diferentes substâncias poluentes. A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação de sanções, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>26</sup>. O procedimento de exame deverá aplicar-se na adoção desses atos de execução.
- (11) Sempre que um Estado-Membro suspeite que um navio que se encontra voluntariamente num porto no seu território ou num seu terminal ao largo da costa efetuou uma descarga ilegal,

---

<sup>24</sup> Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adotado pela Organização Marítima Internacional através da Resolução A.741(18) da Assembleia, de 4 de novembro de 1993, na sua versão alterada.

<sup>25</sup> Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Fevereiro de 2006, relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança na Comunidade e que revoga o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

<sup>26</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

deverá ser realizada uma inspeção adequada para apurar as circunstâncias da ocorrência. Para ajudar os Estados-Membros a cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da Diretiva 2005/35/CE de inspecionar esses navios, o anexo I da Diretiva 2005/35/CE contém uma lista indicativa de irregularidades ou informações que as autoridades competentes devem ter em conta caso a caso para determinar se um navio deve ser considerado suspeito.

- (12) As medidas de acompanhamento tendo em vista a cooperação e as obrigações de comunicação de informações dos Estados-Membros não foram, até à data, suficientes para permitir analisar cabalmente se os poluidores estão sujeitos a sanções efetivas, dissuasivas e proporcionadas e se são disponibilizados à Comissão dados suficientes para acompanhar a aplicação da Diretiva 2005/35/CE. A fim de assegurar a aplicação efetiva e coerente da Diretiva 2005/35/CE, importa promover o intercâmbio de informações e de experiência através de uma cooperação reforçada, assegurando simultaneamente a disponibilização de dados suficientes à Comissão que lhe permitam acompanhar devidamente a aplicação da Diretiva 2005/35/CE.
- (13) Importa igualmente reforçar o atual serviço por satélite «CleanSeaNet», que notifica as autoridades dos Estados-Membros sobre potenciais descargas ilegais, para que inclua informações sobre as substâncias poluentes adicionais abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE. As informações relativas a descargas potenciais ou reais comunicadas pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 2005/35/CE e a outras bases de dados de segurança marítima da União, como o Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União estabelecido pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>27</sup> («SafeSeaNet») e a base de dados de inspeções criada pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>28</sup> («THETIS»), deverão ser integradas e divulgadas num formato eletrónico de fácil utilização às autoridades nacionais envolvidas na cadeia de controlo, a fim de facilitar a sua resposta atempada. Essas informações, quando relacionadas com uma descarga efetiva ou potencial de resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos de um navio, devem ser automaticamente divulgadas ao módulo específico da THETIS criado pela Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão («THETIS-EU»), a fim de ajudar os Estados-Membros a tomar medidas coercivas em conformidade com o disposto na Diretiva (UE) 2016/802. Para garantir o acompanhamento eficaz da execução da diretiva por todos os Estados-Membros, cada Estado-Membro deve garantir uma taxa de verificação de 10 % por ano dos alertas enviados pelo CleanSeaNet nos três primeiros anos a contar da transposição da presente diretiva. Importa conceder acesso a estas informações às autoridades de outros Estados-Membros que tenham interesse nas mesmas no exercício das suas funções enquanto Estados do porto do próximo porto de escala, Estados costeiros afetados pela potencial descarga ou Estados de bandeira do navio, a fim de fomentar uma cooperação transfronteiriça eficaz e atempada, minimizar os encargos administrativos das atividades de execução e, em última análise, penalizar eficazmente os autores das infrações à Diretiva 2005/35/CE.
- (14) O subgrupo dos resíduos provenientes de navios, que tinha sido criado no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável e que reunia um vasto leque de peritos no domínio da poluição causada por navios e da gestão dos resíduos provenientes de navios, foi suspenso em dezembro de 2017 devido ao início das negociações interinstitucionais da

<sup>27</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>28</sup> 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).

Diretiva (UE) 2019/883. Uma vez que esse subgrupo temporário forneceu orientações e conhecimentos especializados valiosos à Comissão, deverá ser criado um grupo de peritos semelhante com a missão de trocar experiências sobre a aplicação da presente diretiva, a fim de auxiliar os Estados-Membros no reforço das suas capacidades para detetar e verificar incidentes de poluição e assegurar a aplicação efetiva da Diretiva 2005/35/CE.

- (15) A Agência Europeia da Segurança Marítima («EMSA»), criada pelo Regulamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, deverá prestar o apoio necessário à Comissão para assegurar a aplicação da presente diretiva.
- (16) Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as informações necessárias para assegurar um acompanhamento adequado da aplicação da Diretiva 2005/35/CE. Para limitar os encargos administrativos e assistir a Comissão na análise dos dados fornecidas pelos Estados-Membros, essas informações devem ser comunicadas pelos Estados-Membros através de uma ferramenta de comunicação eletrónica específica. Na medida em que digam respeito a sanções impostas a pessoas singulares ou que envolvam pessoas singulares, essas informações devem ser anonimizadas. Importa atribuir competências de execução à Comissão para garantir que as informações comunicadas em conformidade com a Diretiva 2005/35/CE são comparáveis em termos de tipologia entre os Estados-Membros e recolhidas com base num formato eletrónico e num procedimento de comunicação de informações harmonizados. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (17) A fim de apoiar os Estados-Membros no desenvolvimento das suas capacidades relativas à aplicação efetiva da Diretiva 2005/35/CE pelas autoridades administrativas e judiciais nacionais, a Comissão deverá prestar aos Estados-Membros orientações e formação, nomeadamente sobre os melhores métodos e práticas de deteção, verificação e recolha de provas, bem como orientações sobre a evolução regulamentar pertinente da Convenção Marpol 73/78 e sobre as novidades tecnológicas disponíveis, incluindo novas ferramentas digitais, a fim de promover atividades de execução eficazes, eficientes em termos de custos e incisivas.
- (18) No sentido de sensibilizar o público para as descargas poluentes por navios e melhorar a proteção do ambiente, as informações fornecidas pelos Estados-Membros sobre a aplicação da Diretiva 2005/35/CE devem ser tornadas públicas através de uma análise global à escala da União, devendo incluir as informações enumeradas no anexo II da Diretiva 2005/35/CE. A Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>30</sup> visa garantir o direito de acesso às informações sobre o ambiente nos Estados-Membros, em conformidade com a Convenção sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente (Convenção de Aarhus), de que a União é Parte. A Comissão deve proteger a confidencialidade das informações recebidas pelos Estados-Membros, sem prejuízo do disposto na Diretiva 2003/4/CE.
- (19) A Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>31</sup> estabelece normas mínimas relativas à denúncia de violações do direito da União, nomeadamente da Diretiva 2005/35/CE, e à proteção das pessoas que denunciam essas violações. Os Estados-Membros devem assegurar, concretamente, a proteção dos tripulantes abrangidos pelo âmbito de

---

<sup>29</sup> JO L xxxx.

<sup>30</sup> Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Diretiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

<sup>31</sup> Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União (JO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

aplicação da Diretiva (UE) 2019/1937 que comuniquem descargas ilegais reais ou potenciais. Além dos canais de denúncia existentes a nível nacional regulados pela Diretiva (UE) 2019/1937, a Comissão deve disponibilizar um canal de denúncia externa centralizado em linha para a denúncia de descargas ilegais reais ou potenciais, devendo encaminhar essas denúncias para o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, que devem posteriormente tratar essas denúncias em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/1937, nomeadamente no que diz respeito ao aviso de receção, ao retorno de informações apropriado e ao seguimento dado. A Comissão deve garantir a proteção da confidencialidade da identidade dos denunciadores, inclusive, sempre que necessário, limitando o exercício de determinados direitos em matéria de proteção de dados das pessoas em causa, nomeadamente das pessoas incluídas na denúncia como participantes na potencial descarga ilegal, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 1, alíneas c) e h), e com o artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>32</sup>, na medida do necessário e enquanto for necessário para prevenir e fazer face às tentativas de impedir a denúncia ou de impedir, frustrar ou atrasar o seguimento dado às mesmas, em especial as investigações ou as tentativas de descobrir a identidade dos denunciadores.

- (20) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em [xx xx 2023]<sup>33</sup>.
- (21) Estão em curso debates na OMI sobre novas questões ambientais relacionadas com o transporte marítimo internacional, que resulta na poluição da água e do ar. Estes incluem os poluentes aquáticos do lixo marinho, como a perda de contentores e de péletes de plástico, e o ruído submarino, bem como poluentes atmosféricos como o carbono negro. Estes debates podem dar origem a novas regras ao abrigo da Convenção Marpol 73/78. Além disso, a Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>34</sup> requer que os Estados-Membros alcancem um bom estado ambiental no meio marinho, que inclui como descritores qualitativos, nomeadamente, o lixo marinho e o ruído submarino provenientes dos navios. A Diretiva (UE) 2023/xxxx<sup>35</sup> fixa, além disso, valores-limite para o dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>) resultante das emissões de óxido de azoto (NO<sub>x</sub>). As atividades de transporte marítimo contribuem para níveis mais elevados de NO<sub>2</sub> nas zonas costeiras e portuárias. Neste contexto, uma futura revisão da Diretiva 2005/35/CE deverá ter em conta as novas circunstâncias, e a Comissão deve estudar a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da presente diretiva, se for caso disso, tendo em conta eventuais novas normas internacionais ao abrigo da Convenção Marpol 73/78. Uma futura revisão deve avaliar a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE, se for caso disso, para integrar as emissões de SO<sub>x</sub> e de NO<sub>x</sub>, conforme regulado pelo anexo VI da Convenção Marpol, com base na experiência adquirida com a execução da Diretiva (UE) 2016/802 e no desenvolvimento e maturidade da monitorização e deteção de emissões de SO<sub>x</sub> e de NO<sub>x</sub> dos navios, com vista a garantir um

---

<sup>32</sup> Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

<sup>33</sup> JO C xxxx.

<sup>34</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>35</sup> JO L xxxx.

regime de execução coerente, eficiente e eficaz, bem como a imposição de sanções dissuasivas, em conformidade com o Plano de Ação de Poluição Zero e, em especial, com a sua iniciativa emblemática 5, «Fazer cumprir a poluição zero em conjunto».

- (22) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros devido aos danos transfronteiriços que podem ser causados pelas descargas ilegais abrangidas pela presente diretiva e à disponibilidade de sanções efetivas, dissuasivas e proporcionadas a nível da União para essas descargas, mas podem, devido à dimensão ou aos efeitos da ação proposta, 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, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aquele objetivo.
- (23) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, incluindo a proteção dos dados pessoais, o direito à ação e a um tribunal imparcial, a presunção de inocência e os direitos de defesa, os princípios da legalidade e da proporcionalidade dos delitos e das penas e o direito a não ser julgado ou punido penalmente mais do que uma vez pelo mesmo delito. A presente diretiva visa assegurar o pleno respeito dos direitos e princípios referidos e deve ser aplicada em conformidade.
- (24) Por conseguinte, a Diretiva 2005/35/CEE deve ser alterada,
- ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

#### *Artigo 1.º*

#### **Alteração da Diretiva 2005/35/CE**

A Diretiva 2005/35/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à garantia do cumprimento das normas internacionais em matéria de poluição por navios e à introdução de sanções por crimes de poluição»;

- (2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

#### *«Artigo 1.º*

#### **Objeto**

1. O objeto da presente diretiva consiste em incorporar no direito da União as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes são sujeitas a sanções administrativas dissuasoras, eficazes e proporcionadas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios.
  2. A presente diretiva não obsta a que os Estados-Membros tomem medidas mais rigorosas nos termos do direito internacional, prevendo sanções administrativas ou penais em conformidade com o respetivo direito nacional.»;
- (3) O artigo 2.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

**Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1. “Convenção Marpol 73/78”, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, com o respetivo protocolo de 1978, com a redação que lhe for dada pelas subseqüentes alterações;
  2. “Substâncias poluentes”, as substâncias sujeitas a regulamentação nos termos dos anexos I (hidrocarbonetos), II (substâncias líquidas nocivas a granel), III (substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens), IV (esgotos sanitários dos navios) e V (lixo dos navios) da Convenção Marpol 73/78 e os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos;
  3. “Resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos”, qualquer material removido das águas residuais ou das águas de escoamento por um sistema de tratamento ou águas de descarga que não cumpra os critérios de descarga, ou outros materiais residuais removidos do sistema de tratamento de efluentes gasosos descarregados borda fora como resultado da utilização de um método conforme para a redução das emissões, conforme definido no anexo VI, regra 4, da Convenção Marpol 73/78, utilizado como alternativa, em termos de redução das emissões, às normas previstas no anexo VI, regra 14, da Convenção Marpol 73/78, tendo em conta as orientações desenvolvidas pela OMI;
    - (a) “Descarga”, qualquer forma de lançamento de produtos efetuada por um navio, nos termos do artigo 2.º da Convenção Marpol 73/78.
  4. “Navio”, uma embarcação de qualquer tipo, independentemente do seu pavilhão, que opere no meio marinho, incluindo embarcações de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis e estruturas flutuantes.
  5. “Pessoa coletiva”, qualquer entidade jurídica que tenha esse estatuto ao abrigo do direito nacional aplicável, com exceção dos Estados ou dos organismos públicos no exercício da autoridade do Estado e das organizações de direito internacional público.
  6. “Companhia”, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio.»;
- (4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

**Infrações**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as descargas de substâncias poluentes em qualquer das zonas referidas no artigo 3.º, n.º 1, sejam consideradas infrações, a menos que:

- (a) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo I da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo I, regras 15, 34, 4.1 ou 4.3 da Convenção Marpol 73/78;
  - (b) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo II da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo II, regras 13, 3.1.1 ou 3.1.3 da Convenção Marpol 73/78;
  - (c) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo III da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo III, regra 8.1 da Convenção Marpol 73/78;
  - (d) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo IV da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo IV, regras 3, 11.1 e 11.3 da Convenção Marpol 73/78;
  - (e) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo V da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo V, regras 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 e 7 da Convenção Marpol 73/78 e a parte II-A, secção 5.2, do Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar); e
  - (f) No caso dos resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos, satisfaçam as condições previstas no anexo VI, regras 14.1, 14.4, 14.6 e 3.1.1 da Convenção Marpol 73/78.
2. Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para garantir que qualquer pessoa singular ou coletiva que cometeu uma infração na aceção do n.º 1 possa ser responsabilizada.»;
- (5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

*«Artigo 5.º*

**Exceções**

1. As descargas de substâncias poluentes reguladas pelos anexos I, II e VI da Convenção Marpol 73/78 nas zonas referidas no artigo 3.º, n.º 1, alíneas c), d) e e) não são consideradas infrações imputáveis ao proprietário, ao comandante ou à tripulação se cumprirem as duas condições seguintes:
    - (a) A descarga resulta de avaria no navio ou no seu equipamento;
    - (b) desde que, depois da ocorrência da avaria ou da deteção da descarga, tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis a fim de impedir ou reduzir ao mínimo tal descarga.
  2. O n.º 1 não se aplica se a companhia, o comandante ou a tripulação responsável pela avaria tiver atuado com a intenção de causar a avaria ou de forma negligente e com conhecimento de que a sua atuação provavelmente resultaria numa avaria.»;
- (6) É suprimido o artigo 5.º-A;
- (7) É suprimido o artigo 5.º-B.
- (8) Ao artigo 6.º é aditado o seguinte n.º 3:

3. O anexo I da presente diretiva contém uma lista indicativa das irregularidades ou informações na aceção do n.º 1.»;
- (9) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

**Sanções**

1. Sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva 2023/xxxx<sup>36</sup>, os Estados-Membros devem instituir um sistema de sanções administrativas por violações das disposições nacionais de execução do artigo 4.º e do artigo 5.º, n.º 2, da presente diretiva e devem assegurar a sua aplicação. As sanções administrativas previstas devem ser dissuasivas, efetivas e proporcionadas.
  2. Os Estados-Membros devem assegurar que as sanções introduzidas em transposição da presente diretiva incluem coimas aplicadas à companhia no momento da infração, a menos que a companhia possa comprovar que o comandante ou a tripulação (se não tiver atuado sob a responsabilidade do comandante) foi responsável pela infração.
  3. Caso se comprove que o comandante ou a tripulação (se não tiver atuado sob a responsabilidade do comandante) foi responsável pela prática da infração em causa, os Estados-Membros devem garantir a aplicação de sanções a essas pessoas, em conformidade com o disposto na presente diretiva.»;
- (10) É suprimido o artigo 8.º-A;
- (11) É suprimido o artigo 8.º-B;
- (12) É suprimido o artigo 8.º-C;
- (13) É inserido o seguinte artigo 8.º-D:

«Artigo 8.º-D

**Aplicação efetiva das sanções**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, ao determinar o tipo e o nível das sanções administrativas e ao aplicar essas sanções a uma pessoa singular ou coletiva que as autoridades competentes considerem ser responsável por uma infração na aceção do artigo 4.º e do artigo 5.º, n.º 2, as autoridades competentes têm em conta todas as circunstâncias pertinentes da infração, nomeadamente:
  - (a) A natureza, a gravidade e a duração da descarga;
  - (b) O grau de culpabilidade da pessoa responsável;
  - (c) Os danos causados pela descarga no ambiente ou na saúde humana;
  - (d) A capacidade financeira da pessoa responsável, tendo em conta, se for caso disso, o volume de negócios anual a nível mundial da pessoa coletiva responsável;
  - (e) Os benefícios económicos gerados ou que se prevê que sejam gerados pela infração a favor da pessoa responsável;

---

<sup>36</sup> JO L xxxx.

- (f) As medidas tomadas pela pessoa responsável para prevenir a descarga ou atenuar os seus impactos;
  - (g) O nível de cooperação da pessoa responsável com a autoridade competente, incluindo ações destinadas a contornar ou obstruir uma inspeção adequada ou outra investigação por parte de uma autoridade competente; e
  - (h) Quaisquer infrações prévias por parte da pessoa responsável.
2. Para garantir a aplicação uniforme do presente artigo, a Comissão pode, por meio de atos de execução, estabelecer regras pormenorizadas relativas aos critérios a ter em conta pelos Estados-Membros na aplicação de sanções no que diz respeito a cada tipo de substância poluente nos termos da presente diretiva. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º);
- (14) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

*«Artigo 10.º*

**Intercâmbio de informações e de experiência**

1. Para efeitos da presente diretiva, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar em matéria de intercâmbio de informações, com base no Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União previsto no artigo 22.º-A, n.º 3, e no anexo III da Diretiva 2002/59/CE<sup>37</sup> (SafeSeaNet), para alcançar os seguintes objetivos:
- (a) Reforçar as informações necessárias para a execução eficaz da presente diretiva, nomeadamente conforme previsto pelo serviço europeu de deteção da poluição por satélite criado pela presente diretiva (CleanSeaNet), com vista a desenvolver métodos fiáveis de localização de substâncias poluentes no mar;
  - (b) Desenvolver e implementar um sistema adequado de controlo e monitorização, integrando as informações fornecidas nos termos da alínea a) com informações disponibilizadas no SafeSeaNet e noutras bases de dados de informações e ferramentas da União, incluindo a divulgação de informações sobre descargas potenciais ou reais de resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos ao módulo competente do THETIS criado nos termos da Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão<sup>38</sup> (THETIS-EU), a fim de facilitar a identificação e monitorização precoces dos navios que descarregam substâncias poluentes no sentido de otimizar as medidas coercivas tomadas pelas autoridades nacionais;
  - (c) Tirar o máximo partido das informações fornecidas em conformidade com as alíneas a) e b) e notificadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º-A, com vista a facilitar o acesso e o intercâmbio dessas informações entre as autoridades competentes e com as autoridades de outros Estados-Membros e da Comissão; e

---

<sup>37</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>38</sup> Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão, de 16 de fevereiro de 2015, que estabelece as regras relativas à recolha de amostras e à apresentação de relatórios, no âmbito da Diretiva 1999/32/CE do Conselho, no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis navais (JO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

- (d) No prazo de três anos a contar da data de transposição da presente diretiva, garantir que as autoridades competentes verificam pelo menos 10 % dos alertas enviados pelo CleanSeaNet todos os anos.
2. A Comissão encarrega-se da organização do intercâmbio de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros e os peritos, incluindo os provenientes do setor privado, da sociedade civil e dos sindicatos, sobre a aplicação da presente diretiva a nível da União, com vista a estabelecer práticas e orientações comuns sobre a aplicação da presente diretiva.»;
- (15) São inseridos os seguintes artigos 10.º-A, 10.º-B, 10.º-C e 10.º-D:

*«Artigo 10.º-A*

**Relatórios**

1. A Comissão deve criar uma ferramenta eletrónica de comunicação de informações para efeitos de recolha e intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e a Comissão sobre a execução do sistema de controlo do cumprimento previsto na presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as seguintes informações relacionadas com as ações levadas a cabo pelas respetivas autoridades competentes são comunicadas através da ferramenta eletrónica de comunicação de informações mencionada no n.º 1:
  - (a) Informações relativas ao seguimento dado pelas autoridades competentes a um alerta enviado pelo CleanSeaNet ou aos motivos para não dar seguimento ao alerta, logo que as atividades de acompanhamento estejam concluídas;
  - (b) Informações relativas às inspeções levadas a cabo em conformidade com o artigo 6.º, logo que a inspeção esteja concluída;
  - (c) Informações relativas às ações empreendidas em conformidade com o artigo 7.º, logo que essas ações estejam concluídas;
  - (d) Informações relativas às sanções impostas em conformidade com a presente diretiva, sem demora injustificada e, em todo o caso, até 30 de junho de cada ano para as sanções impostas durante o ano civil anterior. Na medida em que incluam dados pessoais, as informações que digam respeito a sanções devem ser anonimizadas.
3. Para garantir a aplicação uniforme do presente artigo, a Comissão pode, por meio de atos de execução, estabelecer regras pormenorizadas relativas ao procedimento de comunicação das informações mencionadas no n.º 2, nomeadamente especificando o tipo de informações a comunicar, em conformidade com o procedimento de exame previsto no artigo 13.º.
4. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão das entidades autorizadas a aceder à ferramenta de comunicação de informações prevista no n.º 1.

*Artigo 10.º-B*

**Formação**

A Comissão deve promover o desenvolvimento das capacidades dos Estados-Membros oferecendo, se for caso disso, formação às autoridades responsáveis pela deteção, pela verificação e pela aplicação das sanções abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva.

#### *Artigo 10.º-C*

##### **Publicação da informação**

1. Com base nas informações comunicadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 10.º-A, a Comissão deve disponibilizar ao público uma análise global à escala da União, atualizada regularmente, sobre a aplicação e o controlo do cumprimento da presente diretiva. Essa síntese deve incluir as informações enumeradas no anexo II da presente diretiva.
2. Sem prejuízo da Diretiva 2003/4/CE<sup>39</sup>, a Comissão deve tomar medidas adequadas para proteger a confidencialidade das informações obtidas em aplicação da presente diretiva.

#### *Artigo 10.º-D*

##### **Proteção das pessoas que denunciam potenciais infrações**

1. A Comissão deve criar e manter um canal de denúncia externa confidencial em linha para a receção de denúncias, na aceção da Diretiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, sobre potenciais infrações à presente diretiva e deve transmitir essas denúncias ao Estado-Membro ou Estados-Membros em causa.
  2. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades nacionais competentes que recebem denúncias de violações da presente diretiva, apresentadas através do canal mencionado no n.º 1, dão retorno de informação e seguimento a essas denúncias em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/1937.
  3. A Comissão pode restringir a aplicação dos artigos 14.º a 22.º, 35.º e 36.º, bem como do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/1725<sup>41</sup>, aos titulares de dados que façam parte ou sejam mencionados na denúncia efetuada através do canal mencionado no n.º 1 e que não sejam os titulares de dados que apresentam essa denúncia. Esta restrição só se pode aplicar durante o período necessário para investigar a denúncia mencionada no n.º 2 pelas autoridades competentes do Estado-Membro.»;
- (16) É suprimido o artigo 11.º.
- (17) É suprimido o artigo 12.º.
- (18) É inserido o seguinte artigo 12.º-A:

---

<sup>39</sup> Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Diretiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

<sup>40</sup> Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União (JO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

<sup>41</sup> Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

«Artigo 12.º-A

**Avaliação e revisão**

1. Até [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a cinco anos a contar da data de transposição da presente diretiva modificativa], a Comissão deve realizar uma avaliação da presente diretiva. A avaliação baseia-se, pelo menos, nos seguintes aspetos:
    - (a) A experiência adquirida com a aplicação da presente diretiva; e
    - (b) As informações comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º-A e a análise à escala da União prevista no artigo 10.º-C.
  2. No âmbito da revisão, a Comissão deve avaliar a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da presente diretiva, se for caso disso, tendo em conta, entre outros elementos, as normas internacionais para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios abrangidas pela regulamentação da Convenção Marpol 73/78, nomeadamente as emissões de óxido de enxofre e de óxido de azoto provenientes dos navios, bem como outras normas que regulam as descargas de navios que tenham sido objeto de regulamentação pela Convenção Marpol 73/78, tais como o carbono negro, o lixo marinho, a perda de contentores, a perda de péletes de plástico e o ruído submarino.»;
- (19) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

**Procedimento de Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002<sup>42</sup>. Trata-se de um comité na aceção de Regulamento (UE) n.º 182/2011<sup>43</sup>.
  2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 e o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»;
- (20) É suprimido o artigo 14.º.
- (21) É suprimido o artigo 15.º.
- (22) É suprimido o anexo único.
- (23) O texto que consta do anexo I da presente diretiva é aditado como anexo I.
- (24) O texto constante do Anexo II da presente diretiva é aditado como Anexo II.

---

<sup>42</sup> Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

<sup>43</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

*Artigo 2.º*

**Transposição**

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa*] as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente diretiva, bem como quaisquer alterações a essas disposições.

*Artigo 3.º*

**Aplicação da Diretiva 2009/123/CE**

No que diz respeito às infrações que devem ser consideradas infrações penais na aceção da Diretiva 2005/35/CE, na redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/123/CE<sup>44</sup>, e às sanções correspondentes, os Estados-Membros que não estejam vinculados pela Diretiva (UE) 2023/xxxx devem permanecer vinculados pela Diretiva 2005/35/CE, na redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/123/CE.

*Artigo 4.º*

**Entrada em vigor**

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

*Artigo 5.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu  
A Presidente*

*Pelo Conselho  
O Presidente*

---

<sup>44</sup> JO L xxxx.

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA «AGÊNCIAS»

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

#### 1.1. Denominação da proposta / iniciativa

Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição.

#### 1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Mobilidade e Transportes — Segurança Marítima

#### 1.3. A proposta refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória <sup>45</sup>
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

A alteração da Diretiva 2005/35/CE tem como objetivo geral garantir que as pessoas responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes no mar são sujeitas a sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios. A revisão contribui para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n.º 14 (ODS14) («Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável») e para o ODS3 («Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades») e, graças às suas disposições em matéria de ação penal, para o ODS16 («Paz, justiça e instituições eficazes»).

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Os objetivos específicos da revisão são:

Integrar as normas internacionais no direito da UE alinhando a diretiva com os anexos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) sobre as descargas no mar.

Apoiar os Estados-Membros reforçando a sua capacidade para detetar e verificar incidentes de poluição, recolher provas e sancionar eficazmente os infratores identificados de forma atempada e harmonizada.

Garantir que as pessoas (singulares e coletivas) responsáveis pelas descargas ilegais efetuadas por navios são sujeitas a sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Garantir a notificação simplificada e eficaz de incidentes de poluição por navios e a realização de atividades de seguimento.

<sup>45</sup> Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

### 1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

*Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.*

A presente proposta deverá melhorar a eficácia das sanções e conduzir a condições de concorrência equitativas, garantindo sanções harmonizadas e proporcionadas e níveis de sanções suficientemente elevados para desencorajar as descargas ilegais.

Deverá, além disso, conduzir a uma melhoria global da eficácia da verificação pelas autoridades dos Estados-Membros e, dessa forma, aumentar a percentagem de infratores identificados, bem como simplificar e melhorar a comunicação de informações sobre a aplicação da diretiva.

### 1.4.4. *Indicadores de desempenho*

*Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.*

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 1 será determinada com base no número de infrações e no número de deteções de hidrocarbonetos, substâncias líquidas nocivas, mercadorias embaladas, esgotos sanitários, lixo e resíduos dos depuradores descarregados por navios.

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 2 será determinada com base no número de verificações por Estado-Membro (nível de verificação), no número de infratores identificados na sequência da verificação (poluidores identificados), no número de denúncias e no número de formações e seminários da EMSA.

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 3 será determinada com base nos níveis de coimas pecuniárias aplicadas e nos tipos de sanções impostas.

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 4 será determinada com base no número de atualizações por Estado-Membro na ferramenta de comunicação de informações, no número de descargas de navios registadas na ferramenta de comunicação de informações por Estado-Membro e no número de visualizações/visitas do sítio Web público.

## 1.5. **Justificação da proposta / iniciativa**

### 1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A EMSA terá de criar serviços adicionais de monitorização por satélite para as autoridades dos Estados-Membros, devido ao alargamento do âmbito de aplicação da diretiva, e terá de melhorar o serviço CleanSeaNet para reforçar a monitorização e a deteção de poluidores. A EMSA terá a obrigação de desenvolver formações e documentos de orientação, os quais deverá atualizar regularmente. Além disso, criará um canal de comunicação de informações externo destinado aos denunciadores, que terá por objetivo a recolha de informações sobre possíveis descargas ilegais e o reforço dos serviços marítimos integrados. A EMSA terá também de desenvolver e manter uma nova ferramenta de comunicação de informações que permita aos Estados-Membros apresentarem informações sobre cada incidente de poluição por navios, bem como de criar um sítio Web para manter o público informado sobre a poluição por navios.

No total, serão necessários 9 ETC para apoiar a prestação dos serviços adicionais de monitorização por satélite e 3 ETC adicionais para apoiar o desenvolvimento dos serviços marítimos integrados. Destes um será necessário no próximo QFP.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

A adoção de abordagens nacionais divergentes pode dificultar uma cooperação eficiente entre os Estados-Membros e permitir que os infratores escapem às sanções. A maior vulnerabilidade de algumas regiões e as capacidades divergentes dos Estados-Membros para verificar e reprimir os casos de poluição por navios tornam necessária uma ação da UE, sobretudo com medidas de acompanhamento que incluam as ferramentas digitais comuns da EMSA. Dada a natureza internacional do transporte marítimo, existe uma clara necessidade de dispor de um quadro transfronteiriço que garanta a igualdade de tratamento dos operadores dos navios, independentemente do local onde ocorreu o incidente de poluição.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

A ação da UE garante condições de concorrência equitativas e facilita a verificação e a ação penal a nível nacional, bem como a aplicação a nível transfronteiriço, levando a sanções mais dissuasivas. A ação da UE proporcionará um claro valor acrescentado na luta contra a poluição por navios, que normalmente tem uma dimensão transnacional em comparação com o que os Estados-Membros podem alcançar sozinhos. Uma maior clarificação do regime de responsabilidade da UE e uma melhor vigilância por satélite, abrangendo mais tipos de poluentes, graças ao alargamento do âmbito de aplicação da diretiva em conformidade com a Convenção Marpol, asseguram uma aplicação mais eficiente e eficaz das obrigações pelos Estados-Membros.

- 1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

As ferramentas da ESMA revelaram-se eficientes e benéficas para os Estados-Membros no contexto da consecução dos objetivos da diretiva. A intensificação da vigilância por satélite contribuiu para reforçar a deteção de descargas ilegais e, indiretamente, para a prevenção da poluição do meio marinho por navios. No entanto, após uma avaliação da diretiva, concluiu-se que os seus objetivos, embora adequados, não foram alcançados na íntegra e que o seu âmbito de aplicação é limitado.

A execução do serviço CleanSeaNet, uma ferramenta de vigilância por satélite, foi bem-sucedida, embora este precise de ser desenvolvido para dar conta do alargamento do âmbito de aplicação da diretiva.

Os resultados da avaliação *ex post* estão refletidos na avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa, tal como resumido no quadro 2.

- 1.5.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A revisão proposta é um dos principais resultados da Comunicação da Comissão sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, que define a visão da UE para um sistema

de transportes do futuro mais sustentável. A estratégia anunciou que a Comissão estava a planear iniciar, em 2022, uma revisão profunda da legislação em vigor, nomeadamente em matéria de poluição por navios (ao abrigo da Iniciativa emblemática 2 – Criação de aeroportos e de portos sem emissões), o que melhorará a qualidade do ar a nível local, contribuindo assim para melhorar a saúde dos residentes.

A revisão proposta criará sinergias com outros elementos do quadro regulamentar da UE, nomeadamente a Diretiva (UE) 2019/883 relativa aos meios portuários de receção, a Diretiva relativa à proteção do ambiente através do direito penal, a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e a Diretiva 2009/18/CE relativa à investigação de acidentes.

A proposta é compatível com o atual quadro financeiro plurianual, embora exija uma reprogramação no âmbito da rubrica 1 no que diz respeito à contribuição anual para a EMSA [compensação orçamental através de uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01)]. O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

*1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

O impacto orçamental desta iniciativa diz respeito aos recursos adicionais necessários para a criação de serviços adicionais de monitorização por satélite para as autoridades dos Estados-Membros através de uma melhoria do serviço CleanSeaNet, à prestação de formação e orientações, ao desenvolvimento e manutenção de uma nova ferramenta de comunicação de informações, ao desenvolvimento dos serviços marítimos integrados e a um novo sítio Web para manter o público informado sobre a poluição por navios, assim como às correspondentes tarefas de recolha de dados, acompanhamento e elaboração de relatórios ao abrigo da diretiva proposta. Estas novas funções da EMSA terão carácter permanente, mas não haverá lugar à diminuição das funções atuais nem a uma eliminação gradual de parte dessas funções.

As necessidades adicionais de recursos humanos não podem ser satisfeitas através de reafetação, e as necessidades orçamentais adicionais serão satisfeitas através da compensação por programas existentes geridos pela DG MOVE no âmbito do atual quadro financeiro plurianual.

O aumento das dotações para a EMSA será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01). O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

## 1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

### duração limitada

- Proposta / iniciativa em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- Impacto financeiro entre AAAA e AAAA

### duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque a partir de 2025,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

## 1.7. Métodos de execução orçamental previstos <sup>46</sup>

### Gestão direta pela Comissão por meio de

- agências de execução

### Gestão partilhada com os Estados-Membros

### Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º;
- em organismos de direito público;
- em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos ou pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

## Observações

A gestão da diretiva proposta será globalmente da responsabilidade da Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima, conforme adequado.

Os Estados-Membros terão de transpor as disposições da diretiva dentro do prazo estabelecido para o efeito.

<sup>46</sup> Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. MEDIDAS DE GESTÃO**

### **2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações**

*Especificar a periodicidade e as condições.*

A Comissão e/ou a EMSA verificarão se os Estados-Membros estão a dar um retorno de informações atempado e eficaz aos alertas do CleanSeaNet e se as informações sobre a recolha de elementos de prova e as sanções estão a ser carregadas regularmente para a ferramenta de comunicação de informações. Será igualmente criado um sítio Web da UE com indicadores essenciais sobre a taxa de execução e as principais informações não confidenciais, atualizado regularmente com dados da ferramenta de comunicação de informações para manter o público informado sobre a execução e os incidentes de poluição.

A EMSA, em nome da Comissão, fará visitas aos Estados-Membros para verificar as operações no terreno. Os respetivos relatórios das visitas identificarão eventuais lacunas e áreas a melhorar. A EMSA também realizará uma análise horizontal e prestará assistência técnica, dando uma indicação do modo como a legislação está a funcionar e identificando lacunas e o que pode ser feito para as colmatar, e apresentará um relatório à Comissão e aos Estados-Membros.

A Comissão, no âmbito de um grupo de peritos, elaborará atos de execução e orientações interpretativas para garantir uma aplicação harmonizada pelos Estados-Membros.

### **2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo**

#### *2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela avaliação da sua eficiência, propondo revisões sempre que necessário. A Comissão será assistida pela EMSA, se for caso disso, na prestação de serviços informáticos e no desenvolvimento das ferramentas informáticas necessárias para as disposições da diretiva proposta em matéria de comunicação de informações, monitorização e verificação, bem como na organização de ações de formação. Os Estados-Membros terão de transpor a diretiva para a sua legislação nacional dentro do prazo nela mencionado. Os Estados-Membros serão igualmente obrigados a proceder à execução, nomeadamente através da aplicação de sanções administrativas em caso de incumprimento. As atividades relacionadas com o cumprimento da legislação podem ser realizadas no âmbito de secções existentes, em especial durante a inspeção de navios pelo Estado do porto.

#### *2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Embora a Comissão seja globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela avaliação da execução e do cumprimento, a Agência Europeia da Segurança Marítima será responsável pela execução das suas operações e pela aplicação do seu quadro de controlo interno. Terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como de ministrar ações de formação às autoridades dos Estados-Membros, e estes terão de assegurar o controlo do cumprimento.

A EMSA está em melhor posição para realizar tarefas associadas à comunicação de informações e à avaliação da conformidade, uma vez que se trata de um trabalho técnico que

exige uma sólida experiência em matéria de gestão de dados, bem como uma compreensão aprofundada de questões técnicas complexas relacionadas com as descargas ilegais e a poluição por navios.

Os Estados-Membros estão numa posição privilegiada para levarem a cabo a execução da diretiva proposta, nomeadamente de forma harmonizada através do intercâmbio de informações e de experiência e do cumprimento das suas responsabilidades enquanto partes na Convenção Marpol.

A DG MOVE aplicará os controlos necessários em conformidade com a estratégia de supervisão adotada em 2017 sobre as relações da direção-geral com as agências descentralizadas e as empresas comuns. No âmbito da estratégia, a DG MOVE acompanha os indicadores de desempenho relativos à execução do orçamento, as recomendações de auditoria e as questões administrativas. A Agência apresenta um relatório bianual. Os controlos realizados sobre a supervisão da Agência, bem como sobre a correspondente gestão financeira e orçamental, estão em conformidade com a estratégia de controlo da DG MOVE, atualizada em 2022.

Os recursos suplementares colocados à disposição da EMSA serão abrangidos pelo seu sistema de controlo interno, que está harmonizado com as normas internacionais pertinentes e que inclui controlos específicos destinados a prevenir conflitos de interesses e assegurar a proteção dos denunciantes.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Nos termos da diretiva proposta, será concedido financiamento adicional apenas à EMSA, que terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como ministrar formação às autoridades dos Estados-Membros.

A EMSA é plenamente responsável pela execução do seu orçamento, enquanto a DG MOVE é responsável pelo pagamento regular das contribuições estabelecidas pela autoridade orçamental. O nível esperado de risco de erro no pagamento e no encerramento é semelhante ao associado às subvenções orçamentais concedidas à Agência.

As funções adicionais resultantes da revisão proposta não deverão gerar controlos adicionais específicos. Por conseguinte, espera-se que o custo do controlo suportado pela DG MOVE (medido por referência ao valor dos fundos geridos) permaneça estável.

### 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

*Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.*

A diretiva proposta regula a prevenção da poluição, pelo que não inclui medidas antifraude específicas.

A EMSA aplica os princípios antifraude das agências descentralizadas da UE, em consonância com a abordagem da Comissão. Em março de 2021, a Agência adotou uma Estratégia Antifraude atualizada com base na metodologia e nas orientações relativas à estratégia antifraude apresentadas pelo OLAF, bem como na Estratégia Antifraude da DG MOVE. Tal estratégia proporciona um quadro que aborda as questões da prevenção, deteção e condições de investigação sobre fraudes a nível da agência. A EMSA adapta e melhora continuamente as suas políticas e ações para promover o mais elevado nível de integridade do seu pessoal, apoiar a prevenção e deteção eficazes do risco de fraude e estabelecer os procedimentos adequados para denunciar e tratar potenciais casos de fraude e os respetivos resultados. Além disso, a EMSA adotou, em 2015, a sua política de conflitos de interesses para o Conselho de Administração.

A EMSA coopera com os serviços da Comissão em questões relacionadas com a prevenção da fraude e das irregularidades. A Comissão assegurará a prossecução e o reforço desta cooperação.

A diretiva proposta contém regras claras e pormenorizadas sobre a aplicação da lei, a fim de assegurar que as obrigações nela contidas não sejam contornadas pelos operadores económicos. A Comissão assegurará a adoção de medidas adequadas para proteger os interesses financeiros da União através de controlos eficazes e, em caso de deteção de irregularidades, fraude ou incumprimento de obrigações, através da sua notificação.

Além disso, a Comissão tomará medidas adequadas para proteger a confidencialidade das informações obtidas na execução da presente diretiva e publicadas.

## 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

### 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza a das despesas	Participação			
	Número	DD / DND <sup>47</sup>	dos países da EFTA <sup>48</sup>	de países candidatos e países candidatos	de outros países terceiros	outras receitas afetadas

<sup>47</sup> DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

<sup>48</sup> EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

				potenciais 49		
1	02 10 02	Não diferenciadas	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND	dos países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

<sup>49</sup> Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

### 3.2. Impacto estimado nas despesas

#### 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

<b>Rubrica do quadro financeiro plurianual</b>	1	Mercado único, inovação e digital
--	---	-----------------------------------

Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)			Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Autorizações	(1)	0.513	1.881	1.881	14.364	<b>18.639</b>
	Pagamentos	(2)	0.513	1.881	1.881	14.364	<b>18.639</b>
Título 2:	Autorizações	(1a)					
	Pagamentos	(2 a)					
Título 3:	Autorizações	(3 a)	6.450	7.050	7.250	46.650	<b>67.400</b>
	Pagamentos	(3b)	6.450	7.050	7.250	46.650	<b>67.400</b>
<b>TOTAL das dotações para a EMSA</b>	Autorizações	=1+1a +3a	6.963	8.931	9.131	61.014	<b>86.039</b>
	Pagamentos	=2+2a +3b	6.963	8.931	9.131	61.014	<b>86.039</b>

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

<b>Rubrica do quadro financeiro plurianual</b>	<b>7</b>	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Recursos humanos									
• Outras despesas administrativas									
<b>TOTAL da DG &lt;....&gt;</b>	Dotações								

<b>TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
<b>TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual</b>	Autorizações	6.963	8.931	9.131	61.014	<b>86.039</b>
	Pagamentos	6.963	8.931	9.131	61.014	<b>86.039</b>

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

### 3.2.2. Impacto estimado nas dotações da EMSA

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações  ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL		
	REALIZAÇÕES																		
	Tipo <sup>50</sup>	Custo médio	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	N.º total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>51</sup>																			
- Realização																			
- Realização																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 2																			
<b>CUSTO TOTAL</b>																			

<sup>50</sup> As realizações dizem respeito aos produtos a fornecer e aos serviços a prestar (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

<sup>51</sup> Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

### 3.2.3. Impacto estimado nos recursos humanos da EMSA

#### 3.2.3.1. Resumo

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

em milhões de EUR (três casas decimais). Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	0.428	1.539	1.539	11.97	15.476
Agentes temporários (graus AST)	0.086	0.342	0.342	2.394	3.164
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

<b>TOTAL</b>	<b>0.514</b>	<b>1.881</b>	<b>1.881</b>	<b>14.364</b>	<b>18.64</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP. Necessidades de pessoal (ETC):

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	5	9	9	10	10
Agentes temporários (graus AST)	1	2	2	2	2
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

A EMSA começará a preparar o recrutamento logo que a proposta seja adotada. Os custos estimados baseiam-se no pressuposto de que os seis ETC são recrutados até 1 de julho de 2025. Assim, apenas 50 % dos custos com RH são necessários para o primeiro ano.

### 3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos na DG responsável

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

*As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal).*

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
<b>• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
<b>• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)<sup>52</sup></b>							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
Rubrica(s) orçamental(is) (especificar) <sup>53</sup>	- na sede <sup>54</sup>						
	- nas delegações						
<b>01 01 01 02</b> (AC, PND e TT - investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
<b>TOTAL</b>							

<sup>52</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

<sup>53</sup> Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

<sup>54</sup> Principalmente para os fundos da política de coesão da UE, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA).

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e / ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

A descrição do cálculo do custo de um ETC deve figurar no anexo V, ponto 3.

### 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta / iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta / iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

As funções atribuídas à EMSA exigirão uma reprogramação da rubrica orçamental relativa à contribuição anual para a Agência (02 10 02) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O aumento das dotações para a EMSA será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

- A proposta / iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual <sup>55</sup>.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

### 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta / iniciativa não prevê cofinanciamento por terceiros.
- A proposta / iniciativa prevê o seguinte cofinanciamento estimado:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

<sup>55</sup> Ver os artigos 12.º e 13.º do Regulamento (UE, Euratom) 2093/2020 do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período de 2021 a 2027.

### 3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
  - nos recursos próprios
  - noutras receitas

indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa <sup>56</sup>						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo ....								

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

<sup>56</sup> No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.