



Bruxelas, 19 de novembro de 2021
(OR. en)

13897/21

**Dossiê interinstitucional:
2021/0210(COD)**

**TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	ST 12813/21
n.º doc. Com.:	ST 10327/21 INIT + ADD 1-3
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE

- Relatório intercalar / Debate de orientação

A Presidência previu, para o Conselho TTE (Transportes) de 9 de dezembro de 2021, um relatório intercalar e um debate de orientação sobre a proposta em epígrafe. A fim de informar os ministros sobre os progressos realizados até à data e de circunscrever uma troca de pontos de vista sobre questões substanciais, a Presidência elaborou um relatório intercalar (no anexo I) e um documento de orientação (no anexo II).

O Coreper/Conselho será convidado a tomar nota do relatório intercalar constante do anexo I.

O Conselho será convidado a debruçar-se sobre as questões constantes do anexo II.

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 14 de julho de 2021, no âmbito do pacote Objetivo 55¹, que visa tornar as políticas da UE em matéria de clima, energia, utilização dos solos, transportes e fiscalidade adequadas para alcançar a meta da UE de uma redução interna líquida de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990.

O pacote Objetivo 55 visa alcançar os objetivos acordados na Lei europeia em matéria de clima², a fim de transformar radicalmente a economia e a sociedade com vista a um futuro mais justo, mais ecológico e mais próspero. A redução das emissões na próxima década é crucial para que a Europa se torne o primeiro continente do mundo com impacto neutro no clima até 2050 e para tornar o Pacto Ecológico Europeu uma realidade.

A fim de alcançar o objetivo de colocar a UE numa via para se tornar neutra em termos de impacto climático até 2050, seria necessária uma redução de cerca de 90 % das emissões provenientes dos transportes. A proposta em epígrafe desempenharia um papel significativo nesse contexto, uma vez que o seu principal objetivo é aumentar a procura e a utilização constante dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do tráfego marítimo e evitando distorções no mercado interno. As suas principais disposições centram-se, nomeadamente, nos seguintes aspetos:

- i) Definir as metas de redução da intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios;
- ii) Estabelecer os requisitos para a utilização de fontes de alimentação elétrica em terra ou de energia sem emissões no posto de acostagem para navios, aplicáveis até 2030;

¹ O pacote é composto por 12 propostas da Comissão nos domínios da energia, do ambiente, da fiscalidade, do comércio e dos transportes; aguarda-se ainda a apresentação de propostas adicionais no domínio da política energética antes do final do ano. Três propostas legislativas estão diretamente relacionadas com as políticas de transportes: a proposta em epígrafe (ou seja, a proposta de regulamento relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no transporte marítimo – "FuelUE Maritime"), a proposta de regulamento relativo à utilização de combustíveis de aviação sustentáveis na indústria da aviação ("ReFuel Aviation") e a proposta de regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos ("AFIR").

² Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- iii) Estabelecer os princípios relativos à contabilização dos biocombustíveis, do biogás, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado no âmbito das metas de redução da intensidade de emissão dos gases com efeito de estufa;
- iv) Estabelecer o certificado de conformidade FuelEU e a obrigação de os navios o transportarem; e
- v) Introduzir procedimentos de monitorização, comunicação de informações, verificação, inspeção e execução, bem como disposições financeiras (incluindo sanções para os navios em caso de incumprimento, revertendo o produto de tais sanções para o Fundo de Inovação).

O dossiê também está estreitamente ligado a outras propostas do pacote Objetivo 55. Em especial, as definições de combustíveis nela referidos, bem como alguns dos parâmetros utilizados para a sua contabilização (como sejam os critérios de redução dos gases com efeito de estufa e a certificação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos) provêm da Diretiva Energias Renováveis (DER)³. Algumas disposições relativas ao fornecimento de eletricidade nos portos marítimos estão estreitamente ligadas à proposta de regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos – "AFIR"⁴. Importa igualmente recordar que o ritmo da descarbonização no setor será significativamente influenciado pela revisão do CELE⁵, que agora também abrange o transporte marítimo e introduz um mecanismo de fixação de preços do carbono.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente⁶ para a proposta FuelEU Maritime e Jörgen Warborn (SE, PPE) como relator.

³ Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018).

⁴ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho – doc. 10877/21 + ADD 1-7.

⁵ Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União e Regulamento (UE) 2015/757 – doc. 10875/21 + ADD 1-7).

⁶ As comissões parlamentares ITRE e ENVI deliberarão de acordo com o processo de comissões associadas (artigo 57.º do Regimento do Parlamento Europeu).

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões ainda não emitiram os seus pareceres sobre a proposta.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

Durante a Presidência eslovena, a proposta FuelEU Maritime foi analisada num número significativo de reuniões a nível do Grupo dos Transportes Marítimos. Até à data, foram dedicadas 11 reuniões a uma análise exaustiva da proposta, artigo a artigo, à avaliação do seu impacto e às interligações com outras propostas do pacote Objetivo 55.

Além disso, a proposta FuelEU Maritime foi analisada no âmbito de uma troca de pontos de vista mais ampla sobre os três dossiês do pacote Objetivo 55 relacionados com os transportes, que se realizou na reunião do Comité de Representantes Permanentes de 12 de novembro de 2021.

A Presidência eslovena elaborou igualmente o relatório que consta do documento 13977/21, a fim de fazer o ponto da situação global e apresentar uma panorâmica dos progressos realizados, não só no que toca a esta proposta, mas também no que se refere ao pacote Objetivo 55. O relatório centra-se nos aspetos horizontais do pacote, tais como as interligações entre as propostas, e nas principais questões suscitadas durante os debates realizados até à data. Esse relatório foi distribuído, enquanto documento de base, a todas as formações do Conselho responsáveis pelas diferentes propostas do pacote.

IV. PRINCIPAIS QUESTÕES POLÍTICAS E PROGRESSOS

Os debates demonstraram que os Estados-Membros atribuem uma grande importância à proposta, partilhando os seus fundamentos e objetivos. No entanto, consideraram também que a proposta é complexa, tanto do ponto de vista técnico como político, e que seria necessário mais tempo para uma análise adequada por parte dos Estados-Membros. De facto, durante os debates, muitas delegações indicaram regularmente as suas reservas gerais ou de análise parlamentar relativamente à proposta.

As principais questões políticas sublinhadas durante os debates dizem respeito aos seguintes aspetos:

- 1) O âmbito de aplicação: por um lado, o âmbito de aplicação "material" (ou seja, a aplicação a todos os navios com arqueação bruta superior a 5 000 toneladas) e, por outro lado, o âmbito de aplicação "geográfico" (ou seja, a aplicação do regulamento proposto aos navios em relação a 50 % da energia utilizada em viagens com partida ou chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, em que o último porto ou o porto seguinte está sob jurisdição de um país terceiro);
- 2) As metas de redução da intensidade de emissão dos gases com efeito de estufa;
- 3) Os requisitos de alimentação elétrica em terra (OPS);
- 4) A utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, bem como regras para a sua contabilização para efeitos de cumprimento das metas de redução da intensidade de emissão dos gases com efeito de estufa; e
- 5) A governação da proposta (incluindo aspetos relativos à execução e às sanções).

À luz do que precede, a Presidência eslovena não considerou adequado trabalhar no sentido de um compromisso que resolvesse questões materiais ou controversas nesta fase e centrou-se antes num texto de compromisso limitado aos aspetos editoriais ou técnicos⁷ que foi apresentado e analisado a nível do Grupo dos Transportes Marítimos.

V. CONCLUSÕES

Com base no trabalho realizado até à data, a Presidência retira as seguintes conclusões:

1. Embora concordem, em grande medida, com a maior parte dos objetivos do projeto de regulamento, os Estados-Membros precisam de mais tempo para o analisar de forma adequada; e,
2. por conseguinte, é necessário prosseguir os trabalhos, a fim de realizar progressos substanciais nesta proposta.

À luz do acima exposto, convidam-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota do presente relatório intercalar sobre a proposta de regulamento FuelEU Maritime.

⁷ Doc. 12813/21.

***Documento de orientação para o debate no Conselho TTE (Transportes)
de 9 de dezembro de 2021***

O transporte marítimo constitui um vetor essencial para o comércio interno e externo e a conectividade da UE. Embora o setor represente inequivocamente um motor significativo de crescimento económico e traga vantagens económicas e sociais substanciais para a UE, tem também repercussões no ambiente e na saúde humana. Apesar dos progressos realizados nos últimos anos, o setor marítimo ainda depende quase exclusivamente dos combustíveis fósseis e constitui uma importante fonte de gases com efeito de estufa e de outras emissões poluentes nocivas.

A Lei europeia em matéria de clima⁸ visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030 e coloca a UE na via da neutralidade climática até 2050, altura em que se espera uma redução de 90 % das emissões com origem nos transportes. Para facilitar a consecução deste objetivo, em julho de 2021 foi adotada uma série de iniciativas legislativas no âmbito do pacote Objetivo 55. A **proposta FuelEU Maritime**⁹ faz parte do conjunto de medidas destinadas a combater as emissões provenientes do setor marítimo. Essa iniciativa estabelece, nomeadamente, regras para reduzir a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo pelos navios que chegam, entram ou partem de portos sob jurisdição dos Estados-Membros da UE, promovendo simultaneamente uma maior utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no transporte marítimo.

Durante a Presidência eslovena, a proposta e a respetiva avaliação de impacto foram cuidadosamente analisadas a nível do Grupo dos Transportes Marítimos. Os debates demonstraram claramente que os Estados-Membros atribuem uma grande importância a essa proposta, partilhando os seus fundamentos e objetivos. No entanto, a sua natureza altamente técnica e a complexidade de algumas disposições exigem uma atenção especial e uma análise mais aprofundada. À luz do que precede, a Presidência considera que seria benéfica uma troca de pontos de vista a nível do Conselho TTE (Transportes). Por conseguinte, convidam-se os Estados-Membros a partilharem os seus pontos de vista sobre os seguintes aspetos da proposta:

⁸ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

⁹ Proposta de regulamento relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (doc. 10327/21 + ADD 1-3).

1. *A forma como são fundamentadas as duas principais medidas relativas ao limite da intensidade da emissão anual de gases com efeito de estufa provenientes da energia utilizada a bordo de um navio e à utilização de fontes de alimentação em terra ou de energia sem emissões no posto de acostagem, incluindo a dimensão internacional e as suas implicações;*
 2. *A governança global para aplicar e fazer cumprir o regulamento proposto (por exemplo, atividades de monitorização e comunicação de informações, procedimentos de verificação, sanções, etc.).*
-