

Bruxelas, 29 de abril de 2026  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

**NOTA DE ENVIO**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	29 de abril de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 173 final
Assunto:	RELATÓRIO DA COMISSÃO Relatório de 2025 da Comissão Europeia sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 173 final.

Anexo: COM(2026) 173 final



Bruxelas, 29.4.2026  
COM(2026) 173 final

## **RELATÓRIO DA COMISSÃO**

**Relatório de 2025 da Comissão Europeia sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo**

{SWD(2026) 119 final}

# Relatório de 2025 da Comissão Europeia sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo

## 1. Introdução

O transporte marítimo é fundamental para a economia da UE e sobressai como um dos modos de transporte mais eficientes do ponto de vista energético. No entanto, continua a ser uma fonte importante de emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

Este relatório de 2025 sobre as emissões de GEE dos navios que entram e saem dos portos do Espaço Económico Europeu (EEE) apresenta dados recolhidos ao abrigo do Regulamento da UE relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, adotado em 2015<sup>(1)</sup> [o Regulamento Monitorização, Comunicação e Verificação (MCV) da UE]. O relatório abrange os dados recolhidos durante o período de 2018-2024. Fornece uma comparação e uma análise exaustivas das tendências em termos de emissões e eficiência energética ao longo dos anos e clarifica os fatores que influenciam as emissões de GEE provenientes do transporte marítimo. Tem em conta a execução do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) até ao período de referência de 2024, o primeiro ano em que o sistema foi aplicado ao transporte marítimo.

## 2. Definição de políticas

No âmbito do pacote para concretizar o Pacto Ecológico Europeu, o Parlamento Europeu e o Conselho tomaram, em 2023, uma série de medidas destinadas a garantir que o setor do transporte marítimo contribui para alcançar as ambições climáticas da UE, nomeadamente a revisão do CELE<sup>(2)</sup>, que alargou o âmbito de aplicação do CELE de modo a abranger as emissões de CO<sub>2</sub> dos grandes navios que entram nos portos da UE a partir de 1 de janeiro de 2024, independentemente do pavilhão que arvoram. Além disso, o **Regulamento FuelEU Transportes Marítimos**<sup>(3)</sup> assegura, a partir de 2025, que a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo dos navios diminui gradualmente ao longo do tempo.

O cumprimento das obrigações decorrentes tanto do CELE como do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos baseia-se no sistema de monitorização, comunicação e verificação criado pelo **Regulamento MCV da UE**, tal como revisto em 2023<sup>(4)</sup>. O período de referência de 2024 foi o primeiro em que se aplicou as regras revistas, que foram adotadas em 2023 para permitir a execução do CELE no transporte marítimo e para incluir emissões de metano (CH<sub>4</sub>) e de óxido nítrico (N<sub>2</sub>O) no âmbito de aplicação do Regulamento MCV.

Para além das medidas legislativas, a UE continua a apoiar a execução bem-sucedida da descarbonização do transporte marítimo através do **apoio à investigação e à inovação**. O Fundo de Inovação, que mobilizará 20 milhões de licenças de emissão da UE (1,5 mil milhões de EUR)

---

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

<sup>(2)</sup> Pela Diretiva (UE) 2023/959 (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134 <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) 2023/1805 (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) 2023/957 (JO L 130 de 16.5.2023, p. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

(<sup>5</sup>) até 2030 para financiar projetos de descarbonização do setor marítimo, abrange igualmente a produção e a utilização de combustíveis sustentáveis, a eletrificação do sistema de transporte marítimo e a construção e/ou adaptação de navios com emissões reduzidas ou nulas. Desde o início de 2026, e após apenas dois convites à apresentação de propostas, o Fundo de Inovação prestou apoio a 21 projetos de transporte marítimo num total de 1,03 mil milhões de EUR, incluindo 365,3 milhões de EUR através de leilões para combustíveis derivados do hidrogénio e 202,3 milhões de EUR para projetos relacionados com a construção e/ou adaptação de navios.

Embora o Fundo de Inovação se centre em projetos com um nível mais elevado de maturidade tecnológica e na implantação, a UE investiu também em projetos com um nível mais baixo de maturidade tecnológica no setor marítimo através do Horizonte Europa, em especial na parceria relativa ao transporte náutico com emissões nulas. No âmbito dessa parceria, a UE investirá até 530 milhões de EUR até 2027, em seis domínios: i) utilização de combustíveis alternativos sustentáveis, ii) eletrificação, iii) eficiência energética, iv) conceção e adaptação e v) portos digitais e vi) ecológicos.

A Comissão está igualmente empenhada em apoiar ações a nível mundial para incentivar a descarbonização do setor, nomeadamente no âmbito da **Organização Marítima Internacional (OMI)**. Em abril de 2025, a UE congratulou-se com a aprovação da OMI do quadro de emissões líquidas nulas para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional. O quadro inclui uma norma mundial para reduzir gradualmente a intensidade das emissões de GEE dos combustíveis navais e um mecanismo de fixação de preços para as emissões de GEE. O acordo, ainda sujeito a adoção, constitui um passo significativo para alcançar o objetivo de emissões líquidas nulas provenientes do transporte marítimo até ou próximo de 2050, tal como estabelecido na estratégia da OMI de Redução das Emissões de GEE dos Navios de 2023. Os debates sobre a adoção do acordo foram adiados para outubro de 2026.

### **3. Emissões marítimas recorde em 2024 como consequência da crise no mar Vermelho**

No ano de referência de 2024, as viagens monitorizadas emitiram **144,9 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>** para a atmosfera. Estas emissões, comunicadas por uma frota de cerca de 12 700 navios, foram as mais elevadas registadas desde a criação do sistema MCV. Foram **12,9 % mais elevadas** do que as comunicadas em 2023 e **5,7 % mais elevadas** do que as comunicadas antes da COVID-2019(<sup>6</sup>). Pela primeira vez, os navios também comunicaram emissões não relacionadas com o CO<sub>2</sub> no âmbito do sistema MCV. Estas emissões ascenderam a 3,7 milhões de toneladas adicionais de gases equivalentes a CO<sub>2</sub>, das quais 2,2 milhões de toneladas eram de óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) e 1,6 milhões de toneladas de metano (CH<sub>4</sub>).

O aumento das emissões de CO<sub>2</sub> comunicadas ocorreu num ano em que o volume de mercadorias movimentadas nos portos da UE permaneceu quase inalterado (-0,2 % em comparação com 2023), em parte devido a uma queda das importações de produtos energéticos. No entanto, 2024 foi marcado por um aumento considerável da atividade total da frota, como consequência da crise no mar Vermelho e a subsequente diminuição do trânsito através do canal do Suez e do desvio da rota,

---

(<sup>5</sup>) Com base num preço de carbono de 75 EUR por tonelada.

(<sup>6</sup>) Excluindo as emissões resultantes da aplicação do Regulamento MCV da UE ao Reino Unido para os anos de referência de 2018-2020.

o que aumentou significativamente a distância total percorrida e o tempo passado no mar (9,3 % e 8,6 %, respetivamente).

O segmento dos **navios porta-contentores** foi o mais afetado, sendo responsável pela **maior parte do aumento das emissões** (+46 %, o que corresponde a 16,7 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>). As rotas estabelecidas que ligam os portos europeus ao Extremo Oriente tiveram de ser desviadas para o Cabo da Boa Esperança, afetando substancialmente o comportamento operacional do segmento. Foi necessário mobilizar mais navios porta-contentores no âmbito do sistema MCV (+8 %) para satisfazer o aumento da procura de transporte de mercadorias contentorizadas nos portos da UE (+4,4 %) e a necessidade de percorrer distâncias maiores (+29 %) a velocidades mais elevadas (+2,2 %).

Com exceção dos navios porta-contentores, 8 dos restantes 14 tipos de navio registaram um aumento das emissões em comparação com 2023, o que se deveu frequentemente ao aumento das emissões provenientes de viagens fora do EEE devido à crise no mar Vermelho, como foi o caso dos petroleiros (+4 %), dos navios-tanque para transporte de produtos químicos (+7 %), dos navios de carga geral (+8 %) e dos navios de transporte de veículos (+4 %). A queda mais significativa das emissões comunicadas está relacionada com os navios metaneiros (-24 %), uma vez que as importações europeias de gás natural liquefeito (GNL) voltaram aos níveis anteriores a 2022.

**Confirmou-se que os navios porta-contentores, os petroleiros e os navios graneleiros foram os principais emissores em 2024**, tal como em todos os anos de referência desde 2018. O aumento significativo das emissões dos navios porta-contentores aumentou a sua percentagem das emissões totais comunicadas para o nível mais elevado registado (37 %, o que fica acima da média anual de 30 % para o período de 2018-2023). A percentagem relativa da maioria dos tipos de navio manteve-se estável, com exceção dos navios metaneiros, cuja contribuição diminuiu para 5 % das emissões totais, regressando ao nível anterior à invasão russa em grande escala da Ucrânia, em 2022.

A distribuição das emissões totais de CO<sub>2</sub> da frota entre os diferentes tipos de viagens e no interior dos portos foi profundamente afetada pela crise no mar Vermelho. As maiores distâncias percorridas nas rotas comerciais fora do EEE aumentaram a **percentagem relativa das emissões provenientes de viagens fora do EEE de 65,7 % em 2023 para 70,6 % em 2024**, o valor mais elevado registado desde 2018. Esta tendência é coerente com o aumento da atividade dos segmentos de frota mais ativos nas rotas comerciais fora do EEE.

Em termos de **consumo de combustível**, os navios monitorizados utilizaram, em 2024, 46,8 milhões de toneladas de combustível. Em 2018-2024, o consumo de combustível continuou a ser dominado pelos combustíveis fósseis convencionais navais (fuelóleo pesado, fuelóleo leve, gasóleo, óleo diesel), que representaram 91 % da massa total de combustíveis comunicada em 2024. Tal como em anos anteriores, o sistema registou um aumento do consumo de fuelóleo pesado, quase inteiramente compensado por uma diminuição do consumo de fuelóleo leve, sendo esta última impulsionada pela crescente utilização de sistemas de tratamento de efluentes gasosos na frota.

Em 2024, a frota registou o nível mais elevado de consumo de GNL (cerca de 1 % mais elevado do que em 2023, representando 7,5 % do consumo total de combustível comunicado em 2024). Este aumento deve-se ao facto de o GNL ser utilizado por navios que não os navios metaneiros, sobretudo por navios porta-contentores, navios ro-ro de passageiros (*roll-on/roll-off*) e navios de passageiros. O consumo de gás de petróleo liquefeito e de metanol aumentou consideravelmente em comparação com 2023 (+38 % e +428 %), representando ainda assim uma pequena percentagem do consumo total (0,1 % cada um) da frota monitorizada. Outros combustíveis não convencionais representaram 0,9 % do consumo total de combustível comunicado (0,42 milhões de toneladas), tendo sido comunicado 0,22 milhões de toneladas de biodiesel.

#### **4. Frota monitorizada: rotas marítimas, velocidade e eficiência técnica e operacional**

Em termos de fluxos de transporte marítimo, os dados do Eurostat <sup>(7)</sup> mostram que o peso bruto total das mercadorias transportadas por via marítima movimentadas nos portos da UE diminuiu ligeiramente (0,2 %) em 2024.

Em comparação com 2023, os fluxos de entrada provenientes de países como a Ucrânia, o Canadá, a Turquia e a China aumentaram em 2024, contribuindo para um aumento de 1,2 % do volume total dos **fluxos comerciais de entrada**. Em 2024, o volume total dos **fluxos comerciais de saída** diminuiu 3,2 %. As diminuições mais significativas que afetaram os fluxos de saída estavam relacionadas com os Estados Unidos (costa oriental) e a China.

Os dados MCV relativos a 2018-2024 **não revelam nada que indique uma redução estrutural da velocidade** da frota abrangida pelo sistema MCV. Em 2024, 10 dos 15 tipos de navio registaram uma velocidade média mais elevada do que em 2018. Alguns tipos registaram aumentos consideráveis de velocidade, como no caso dos navios de carga combinada (+32 %), dos navios gaseiros (+16 %), de outros navios (+16 %) e dos petroleiros (+13 %). No entanto, em comparação com 2023, 11 dos 15 tipos de navio diminuíram a velocidade média em 2024. Tanto os navios porta-contentores como os navios metaneiros aumentaram consideravelmente a velocidade média (2,2 % e 2,4 %, respetivamente).

Através de uma análise gráfica dos principais indicadores de **eficiência técnica e operacional**, confirmou-se o aumento gradual dos valores de correlação dos dados entre os principais indicadores de eficiência técnica e operacional <sup>(8)</sup> e a dimensão dos navios que comunicam informações ao abrigo do Regulamento MCV da UE, salientando assim a maior maturidade do quadro MCV. De um modo geral, as tendências em matéria de eficiência mantiveram-se estáveis, especialmente entre os principais emissores da frota, enquanto alguns segmentos (por exemplo, os navios porta-contentores) revelaram melhorias na eficiência técnica comunicada.

#### **5. Aplicação do Regulamento MCV da UE**

---

<sup>(7)</sup> Eurostat. (2024). *Transporte marítimo de mercadorias — dados anuais*. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data)

<sup>(8)</sup> O índice nominal de eficiência energética, o valor estimado do índice e o índice de eficiência energética dos navios existentes são avaliados em função da eficiência técnica dos navios. O indicador operacional de eficiência energética e a razão anual de eficiência são avaliados quanto à sua eficiência operacional.

Em termos da aplicação do Regulamento MCV da UE, os resultados confirmam a solidez e a exaustividade dos dados comunicados. Tanto as companhias de transporte marítimo como os verificadores acreditados lidaram bem com os novos requisitos de comunicação de informações introduzidos para apoiar o alargamento do CELE ao transporte marítimo a partir de 2024, o que é comprovado pela **melhoria dos indicadores de pontualidade** (69 % em relação a 52 % em 2023), apesar de um prazo mais curto para a apresentação dos relatórios anuais <sup>(9)</sup>.

A **qualidade dos dados apresentados** manteve-se, de um modo geral, coerente com o período de referência anterior (2023). A percentagem de relatórios com valores atípicos aumentou apenas ligeiramente para 0,5 % do total, mantendo-se consideravelmente abaixo da média de 1,1 % para o período de 2018-2024.

As **verificações de conformidade MCV** realizadas durante as inspeções pelo Estado do porto confirmaram as melhorias registadas em anos anteriores. Em 2025, apenas 2 % dos navios inspecionados não apresentaram um documento de conformidade válido que demonstrasse o cumprimento das obrigações MCV da UE no ano anterior. A maturidade da aplicação do sistema MCV da UE desempenhou um papel fundamental na garantia de um elevado cumprimento das obrigações marítimas do CELE, refletindo a adaptação do setor a estes requisitos, uma vez que, em 2025, as companhias de transporte marítimo devolveram as licenças de emissão dentro do prazo legal com mais de 99 % dos requisitos de devolução <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(9)</sup> O prazo foi transferido de 30 de abril para 31 de março, a partir do período de referência de 2024.

<sup>(10)</sup> Determinado com base nos valores comunicados pelas companhias de transporte marítimo no Registo da União até 1 de outubro de 2025 no que diz respeito às emissões de 2024.