



### Índice

#### III Atos preparatórios

#### CONSELHO

2015/C 134/01	Posição (UE) n.º 4/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema <i>eCall</i> a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE	
	Adotada pelo Conselho em 2 de março de 2015 .....	1
2015/C 134/02	Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 4/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema <i>eCall</i> de bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE .....	15
2015/C 134/03	Posição (UE) n.º 5/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 223/2009 relativo às estatísticas europeias	
	Adotada pelo Conselho em 5 de março de 2015 <sup>(1)</sup> .....	18
2015/C 134/04	Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 5/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 223/2009 relativo às estatísticas europeias .....	27
2015/C 134/05	Posição (UE) n.º 6/2015 do Conselho em primeira leitura com vista à adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE	
	Adotada pelo Conselho em 5 de março de 2015 <sup>(2)</sup> .....	29



## III

(Atos preparatórios)

## CONSELHO

**POSIÇÃO (UE) N.º 4/2015 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**

**tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE**

**Adotada pelo Conselho em 2 de março de 2015**

(2015/C 134/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

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>(1)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> criou um sistema global na União de homologação de veículos a motor.
- (2) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que diz respeito a diversos elementos de segurança e de proteção ambiental foram harmonizados a nível da União, a fim de garantir um nível elevado de segurança rodoviária em toda a União.
- (3) A implantação de um serviço *eCall* disponível em todos os veículos e em todos os Estados-Membros tem sido um dos principais objetivos da União no domínio da segurança rodoviária desde 2003. Para atingir esse objetivo, foram lançadas várias iniciativas, integradas numa abordagem de implantação voluntária que, porém, não alcançaram progressos suficientes até à data.

<sup>(1)</sup> JO C 341 de 21.11.2013, p. 47.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 26 de fevereiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 2 de março de 2015. Posição do Parlamento Europeu de ...

<sup>(3)</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (4) A fim de continuar a melhorar a segurança rodoviária, a Comunicação da Comissão de 21 de agosto de 2009 intitulada «*eCall*: Avançar para a implantação» propôs novas medidas destinadas a implantar na União um serviço de chamadas de emergência a partir de veículos. Uma das medidas sugeridas consistia em tornar obrigatória a instalação de sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 em todos os novos modelos de veículos, começando pelos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, conforme definidas no anexo II da Diretiva 2007/46/CE.
- (5) Em 3 de julho de 2012, o Parlamento Europeu adotou uma resolução sobre o sistema *eCall*, um novo serviço 112 para os cidadãos, na qual instou a Comissão a apresentar uma proposta, no âmbito da Diretiva 2007/46/CE, a fim de garantir a implantação obrigatória, até 2015, de um sistema *eCall* público, com base no número 112.
- (6) Continua a ser necessário melhorar o funcionamento do serviço 112 em toda a União, para que preste uma assistência mais célere e eficaz em situações de emergência.
- (7) Espera-se que o sistema *eCall* da União reduza o número de vítimas mortais na União, bem como a gravidade dos ferimentos causados por acidentes de viação, graças ao alerta precoce dos serviços de emergência. A introdução obrigatória do sistema *eCall* a bordo com base no número 112, juntamente com a melhoria necessária e coordenada das infraestruturas das redes públicas de comunicações móveis sem fios, para transmitir *eCalls*, e pontos de atendimento de segurança pública (PASP) para as receber e tratar, tornará o serviço acessível a todos os cidadãos e contribuirá assim para a redução do número de vítimas mortais e feridos graves, dos custos relacionados com os cuidados de saúde, dos congestionamentos provocados por acidentes, bem como de outros custos.
- (8) Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, da Decisão 585/2014/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, os Estados-Membros deverão implantar no seu território, pelo menos seis meses antes da data da aplicação do presente regulamento e, em todo o caso, o mais tardar em 1 de outubro de 2017, a infraestrutura dos PASP de *eCall* para o atendimento e o tratamento adequados de todas as *eCalls*. Nos termos do artigo 3.º da Decisão 585/2014/UE, os Estados-Membros deverão apresentar à Comissão, até 24 de dezembro de 2015, um relatório sobre a situação da aplicação da referida decisão. Se o relatório concluir que a infraestrutura dos PASP de *eCall* não ficará operacional até 1 de outubro de 2017, a Comissão deverá tomar as medidas apropriadas para assegurar a implantação da referida infraestrutura.
- (9) Nos termos do ponto 4 da Recomendação 2011/750/UE da Comissão <sup>(2)</sup>, os Estados-Membros deveriam garantir que os operadores de redes móveis tivessem instaurado o mecanismo que permite integrar o «discriminador *eCall*» nas suas redes até 31 de dezembro de 2014. Se a revisão referida no ponto 6 dessa recomendação concluir que o «discriminador *eCall*» não estará implantado até 31 de março de 2016, a Comissão deverá tomar as medidas apropriadas para assegurar que os operadores de redes móveis instaurem o mecanismo que permite integrar o «discriminador *eCall*».
- (10) A prestação de informações de posicionamento precisas e fiáveis é um elemento essencial para o funcionamento eficaz do sistema *eCall* a bordo com base no número 112. Por conseguinte, convém exigir que este seja compatível com os serviços prestados pelos Programas Galileo e EGNOS (Serviço Europeu Complementar de Navegação Geostacionária), tal como previsto no Regulamento (UE) n.º 1285/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>. O sistema criado pelo Programa Galileo é um sistema autónomo mundial de navegação por satélite e o criado pelo Programa EGNOS é um sistema regional de navegação por satélite que melhora a qualidade dos sinais do sistema de posicionamento global.
- (11) A obrigatoriedade de equipar os veículos com o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 deverá aplicar-se inicialmente apenas aos novos modelos de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros (categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>) para os quais já exista um mecanismo de desencadeamento adequado. A possibilidade de alargar, num futuro próximo, a obrigatoriedade do sistema *eCall* a bordo com base no número 112, a outras categorias de veículos, como os veículos pesados de mercadorias, os autocarros, os veículos a motor de duas rodas e os tratores agrícolas, deverá ser mais bem avaliada pela Comissão com vista a apresentar, se adequado, uma proposta legislativa para o efeito.

<sup>(1)</sup> Decisão n.º 585/2014/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE (*eCall*) (JO L 164 de 3.6.2014, p. 6).

<sup>(2)</sup> Recomendação 2011/750/UE da Comissão, de 8 de setembro de 2011, sobre o apoio a um serviço *eCall* à escala da UE nas redes de comunicações eletrónicas para a transmissão de chamadas de emergência a partir de veículos, com base no número 112 («chamadas *eCall*») (JO L 303 de 22.11.2011, p. 46).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 1285/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à implantação e à exploração dos sistemas europeus de navegação por satélite e que revoga o Regulamento (CE) n.º 876/2002 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 1).

- (12) Deverá ser fomentado o equipamento dos modelos de veículos existentes, cuja construção deva ter lugar após 31 de março de 2018, com o sistema *eCall* a bordo com base no número 112, a fim de aumentar a taxa de penetração. No que respeita aos modelos de veículos homologados antes de 31 de março de 2018, o sistema *eCall* poderá ser instalado *a posteriori* numa base voluntária.
- (13) O serviço *eCall* público, interoperável em toda a União, com base no número europeu único de emergência 112 e os sistemas *eCall* com base em serviços prestados por entidades terceiras (serviços *eCall* de entidades terceiras) poderão coexistir, desde que sejam adotadas as medidas necessárias para assegurar a continuidade na prestação de serviços ao consumidor. A fim de assegurar a continuidade do serviço *eCall* público com base no número 112 em todos os Estados-Membros ao longo de todo o período de vida útil do veículo e de garantir que esse serviço público esteja sempre automaticamente disponível, todos os veículos deverão ser equipados com o serviço *eCall* público com base no número 112, independentemente de os proprietários de veículos optarem por um serviço *eCall* de entidades terceiras.
- (14) Os consumidores deverão receber informações gerais realistas sobre o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e o sistema *eCall* de entidades terceiras, se o veículo estiver equipado com tal sistema, assim como informações completas e fiáveis sobre as funcionalidades ou os serviços adicionais relacionados com o serviço privado de emergência e as aplicações de chamada de emergência ou de assistência disponíveis a bordo, e ainda sobre o nível de serviço esperado em caso de aquisição de serviços de entidades terceiras e os custos conexos. O serviço *eCall* com base no número 112 é um serviço público de interesse geral, pelo que deverá ser de acesso gratuito a todos os consumidores.
- (15) A obrigatoriedade de equipar os veículos com o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 não deverá prejudicar o direito que assiste a todas as partes interessadas, tais como os construtores de automóveis e os operadores independentes, de oferecerem serviços de emergência adicionais e/ou serviços de valor acrescentado, em paralelo ou com base no referido sistema *eCall* a bordo. No entanto, os serviços adicionais deverão ser concebidos de forma a não contribuírem para a distração do condutor nem afetarem o funcionamento do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 nem o trabalho eficaz dos centros de resposta a chamadas de emergência. O sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e o sistema de prestação de serviços privados ou de valor acrescentado deverão ser concebidos de tal forma que não seja possível qualquer intercâmbio de dados pessoais entre os mesmos. Caso sejam prestados, esses serviços deverão respeitar a legislação aplicável em matéria de segurança e proteção dos dados e deverão ser sempre opcionais para o consumidor.
- (16) A fim de assegurar a liberdade de escolha dos clientes e a concorrência leal, e de incentivar a inovação e estimular a competitividade da indústria das tecnologias da informação da União no mercado mundial, o sistema *eCall* a bordo deverá assentar numa plataforma interoperável, normalizada, segura e de livre acesso para eventuais aplicações ou serviços a bordo dos veículos. Uma vez que tal requer um apoio técnico e jurídico, a Comissão deverá avaliar sem demora, após consulta de todas as partes interessadas, nomeadamente dos construtores de veículos e dos operadores independentes, todas as opções para promover e assegurar tal plataforma de livre acesso e, se necessário, apresentar uma proposta legislativa para esse fim. Além disso, o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 deverá ser acessível, mediante uma taxa razoável não superior a um valor nominal e sem discriminação, a todos os operadores independentes para efeitos de reparação e manutenção, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (17) A fim de manter a integridade do sistema de homologação, apenas deverão ser aceites para efeitos de aplicação do presente regulamento os sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 que possam ser objeto de ensaio integral.
- (18) O sistema *eCall* a bordo com base no número 112, enquanto sistema de emergência, requer o nível de fiabilidade mais elevado possível. Deverão ser asseguradas a exatidão do conjunto mínimo de dados e da transmissão de voz, bem como a qualidade, e deverá ser desenvolvido um regime uniforme de ensaios para assegurar a longevidade e a durabilidade do sistema *eCall* a bordo com base no número 112. Por conseguinte, deverão ser feitas inspeções técnicas periódicas, nos termos da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

- (19) Os veículos produzidos em pequenas séries e os veículos homologados nos termos do artigo 24.º da Diretiva 2007/46/CE estão excluídos, por força dessa diretiva, dos requisitos em matéria de proteção dos ocupantes em caso de colisão frontal e lateral. Por conseguinte, esses veículos deverão ser isentos da obrigação de cumprir os requisitos do sistema *eCall* estabelecidos no presente regulamento. Além disso, certos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> não podem, por razões técnicas, ser equipados com um mecanismo adequado de desencadeamento de *eCalls*.
- (20) Os veículos para fins especiais deverão ser obrigados a cumprir os requisitos do sistema *eCall* estabelecidos pelo presente regulamento, se os veículos de base/incompletos forem equipados com o mecanismo de desencadeamento necessário.
- (21) Todo o tratamento de dados pessoais através do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 deverá respeitar as regras de proteção de dados pessoais previstas na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e na Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, em especial a fim de garantir que os veículos equipados com sistemas *eCall* a bordo com base no número 112, no seu estado de funcionamento normal, não sejam rastreáveis nem estejam sujeitos a qualquer sistema de localização constante e que o conjunto mínimo de dados enviados pelo referido sistema inclua as informações mínimas necessárias para o tratamento adequado das chamadas de emergência. Para tal, deverão ser tidas em conta as recomendações formuladas pelo Grupo de proteção das pessoas no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais, criado nos termos do artigo 29.º da Diretiva 95/46/CE (o «Grupo de proteção de dados do artigo 29.º»), contidas no seu «Documento de trabalho sobre as implicações da proteção dos dados e da privacidade na iniciativa de chamada de emergência», adotado em 26 de setembro de 2006.
- (22) Os construtores deverão pôr em prática todas as medidas necessárias para cumprir as regras sobre privacidade e proteção de dados constantes do presente regulamento, nos termos dos artigos 7.º e 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia <sup>(3)</sup>.
- (23) Os construtores de veículos deverão, ao dar cumprimento aos requisitos técnicos, incorporar formas técnicas de proteção de dados nos sistemas a bordo dos veículos e respeitar o princípio da «privacidade desde a conceção».
- (24) Na documentação técnica fornecida com o veículo, os construtores deverão informar sobre a existência de um sistema *eCall* público e gratuito com base no número europeu único de emergência 112, sobre o direito do proprietário do veículo de optar por utilizar esse sistema em vez de um sistema *eCall* de entidades terceiras e sobre o tratamento de dados efetuado pelo sistema *eCall* a bordo com base no número 112. Essa informação também deverá ser acessível para descarregamento em linha.
- (25) Os dados transmitidos através do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e tratados pelos PASP só podem ser transferidos para o serviço de emergência e para serviços parceiros referidos na Decisão n.º 585/2014/UE em caso de incidentes relacionados com *eCalls* e nas condições fixadas nessa decisão, e são exclusivamente utilizados para a consecução dos objetivos da mesma. Os dados tratados pelos PASP através do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 não são transferidos para entidades terceiras sem o consentimento prévio e expresso do titular dos dados.
- (26) Os organismos europeus de normalização, o Instituto Europeu de Normas de Telecomunicações (ETSI) e o Comité Europeu de Normalização (CEN), elaboraram normas comuns para a implantação de um serviço pan-europeu de chamadas de emergência que se deverão aplicar para efeitos do presente regulamento, visto que tal permitirá facilitar a evolução tecnológica do serviço *eCall* a bordo, garantir a interoperabilidade e a continuidade do serviço à escala da União e reduzir os custos da sua implantação em toda a União.

<sup>(1)</sup> Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

<sup>(3)</sup> JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

- (27) A fim de assegurar a aplicação dos requisitos técnicos comuns relativos ao sistema *eCall* a bordo com base no número 112, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à isenção de certas classes de veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> da obrigação de instalar sistemas *eCall* a bordo, ao estabelecimento de requisitos e ensaios técnicos detalhados para a homologação CE de veículos, no que se refere aos seus sistemas *eCall* a bordo e à homologação CE de sistemas, componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para esses veículos, e ao estabelecimento de regras técnicas e procedimentos de ensaio detalhados para a aplicação de certas regras ao tratamento de dados pessoais e para assegurar que não haja intercâmbio de dados pessoais entre os sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 e os sistemas de entidades terceiras. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível dos peritos e das partes interessadas, e em particular das organizações de proteção do consumidor, bem como a Autoridade Europeia de Proteção de Dados e o Grupo de proteção de dados do artigo 29.º, nos termos da legislação aplicável. A Comissão, quando elaborar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (28) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às modalidades práticas para avaliar a ausência de rastreabilidade e localização, ao modelo para as informações a dar aos utilizadores e ao procedimento administrativo de homologação CE, a saber, o modelo de documentação a fornecer pelos construtores para fins de homologação, o modelo dos certificados de homologação CE e o modelo da marca de homologação CE. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (29) Os construtores de veículos deverão dispor de tempo suficiente para se adaptar aos requisitos técnicos do presente regulamento.
- (30) O presente regulamento é um regulamento novo e autónomo no contexto do procedimento de homologação CE instituído pela Diretiva 2007/46/CE e, por conseguinte, deverão ser alterados em conformidade os anexos I, III, IV e XI dessa diretiva.
- (31) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns aplicáveis aos veículos novos homologados e equipados com o sistema *eCall* a bordo com base no número 112, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão da ação em causa, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (32) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada, nos termos do artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, e emitiu um parecer em 29 de outubro de 2013 <sup>(3)</sup>,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

#### Objeto

O presente regulamento estabelece os requisitos gerais para a homologação CE de veículos no que se refere aos sistemas *eCall* a bordo com base no número 112, e à homologação desses sistemas e dos respetivos componentes e unidades técnicas.

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> JO C 38 de 8.2.2014, p. 8.

## Artigo 2.º

**Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, conforme definidas no anexo II, parte A, pontos 1.1.1 e 1.2.1, da Diretiva 2007/46/CE, e aos sistemas *eCall* a bordo com base no número 112, e respetivos componentes e unidades técnicas, concebidos e construídos para esses veículos.

Estão excluídos da aplicação do presente regulamento:

- a) os veículos construídos em pequenas séries homologados nos termos dos artigos 22.º e 23.º da Diretiva 2007/46/CE;
- b) os veículos homologados nos termos do artigo 24.º da Diretiva 2007/46/CE;
- c) os veículos que não podem, por razões técnicas, ser equipados com um mecanismo adequado de desencadeamento de *eCalls*, determinados nos termos do n.º 2.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º para identificar as classes de veículos das categorias M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> que não podem, por motivos técnicos, ser equipados com um mecanismo adequado de desencadeamento de *eCalls*, com base numa análise custo-benefício, efetuada ou encomendada pela Comissão, e tendo em conta todos os aspetos técnicos e de segurança relevantes.

Os primeiros desses atos delegados são adotados até ... (\*).

## Artigo 3.º

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, para além das definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2007/46/CE, são aplicáveis as seguintes definições:

- 1) «Sistema *eCall* a bordo com base no número 112» é um sistema de emergência, composto pelo equipamento de bordo do veículo e pelos meios para desencadear, gerir e realizar a transmissão de uma *eCall*, que é ativado automaticamente, através de sensores instalados no veículo, ou manualmente, que transporta, através de redes públicas de comunicações móveis sem fios, um conjunto mínimo de dados e estabelece um canal áudio baseado no número 112 entre os ocupantes do veículo e um PASP de *eCall*;
- 2) «*eCall*» é uma chamada de emergência para o número 112 efetuada a partir do veículo automaticamente, através da ativação de sensores a bordo do veículo, ou manualmente, que transmite um conjunto mínimo de dados e estabelece um canal áudio entre o veículo e o PASP de *eCall* através de redes públicas de comunicações móveis sem fios;
- 3) «Ponto de atendimento de segurança pública» ou «PASP» é um local físico onde as chamadas de emergência são recebidas em primeira mão, sob a responsabilidade de uma autoridade pública ou de uma organização privada reconhecida pelo Estado-Membro;
- 4) «PASP mais adequado» é o PASP previamente determinado pelas autoridades responsáveis para abranger as chamadas de emergência provenientes de uma determinada zona ou as chamadas de emergência de um determinado tipo;
- 5) «PASP de *eCall*» é o PASP mais adequado, previamente determinado pelas autoridades, para receber e tratar em primeira mão as *eCalls*;
- 6) «Conjunto mínimo de dados» são as informações definidas pela norma «*Intelligent transport systems – eSafety – eCall minimum set of data (MSD)*» (Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Conjunto mínimo de dados de «*eCall*» (EN 15722:2011), que são enviadas ao PASP de *eCall*;
- 7) «Equipamento de bordo» é o equipamento instalado de modo permanente no interior do veículo que permite o acesso ou acede aos dados a bordo do veículo necessários para efetivar a *eCall* através de uma rede pública de comunicações móveis sem fios;
- 8) «Efetivação da *eCall*» é o estabelecimento de uma sessão de comunicações móveis sem fios através de uma rede de comunicações públicas sem fios e a transmissão de um conjunto mínimo de dados de um veículo para um PASP de *eCall* e o estabelecimento de um canal áudio entre o veículo e o mesmo PASP de *eCall*;

(\*) Doze meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

- 9) «Rede pública de comunicações móveis sem fios» é uma rede de comunicações móveis sem fios à disposição do público, nos termos das Diretivas 2002/21/CE <sup>(1)</sup> e 2002/22/CE <sup>(2)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 10) «*eCall* baseada em serviços prestados por entidades terceiras» é a chamada de emergência a partir de um veículo para uma entidade terceira prestadora de serviços, efetuada automaticamente, através da ativação de sensores a bordo do veículo, ou manualmente, que transmite, através de redes públicas de comunicações móveis sem fios, um conjunto mínimo de dados e estabelece um canal áudio entre o veículo e a entidade terceira prestadora de serviços;
- 11) «Entidade terceira prestadora de serviços» é uma organização reconhecida pelas autoridades nacionais, autorizada a prestar serviços de receção de *eCalls* e a transmitir um conjunto mínimo de dados ao PASP de *eCall*;
- 12) «Sistema *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras» é um sistema ativado automaticamente, através de sensores instalados no veículo, ou manualmente, que transmite, através de redes públicas de comunicações móveis sem fios, um conjunto mínimo de dados e estabelece um canal áudio entre o veículo e a entidade terceira prestadora de serviços.

#### Artigo 4.º

##### Obrigações gerais dos construtores

Os construtores demonstram que todos os novos modelos de veículos a que se refere o artigo 2.º são equipados com um sistema *eCall* a bordo com base no número 112, instalado de modo permanente, nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo.

#### Artigo 5.º

##### Obrigações específicas dos construtores

1. Os construtores asseguram que todos os seus novos modelos de veículos e sistemas *eCall* a bordo com base no número 112, e os componentes e unidades técnicas desses sistemas, concebidos e construídos para esses veículos são construídos e homologados em conformidade com o presente regulamento e os atos delegados e de execução adotados por força do mesmo.
2. Os construtores demonstram que todos os novos modelos de veículos são construídos por forma a garantir que, em caso de acidente grave, detetado pela ativação de um ou mais sensores ou processadores a bordo do veículo e ocorrido no território da União, é desencadeada automaticamente uma *eCall* para o 112, o número único europeu de chamadas de emergência.

Os construtores demonstram que os novos modelos de veículos são construídos de modo a garantir que uma *eCall* para o 112, o número europeu único de chamadas de emergência, também pode ser desencadeada manualmente.

Os construtores asseguram que o desencadeamento manual do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 seja concebido de forma a evitar a sua utilização inadequada.

3. O n.º 2 não prejudica o direito do proprietário do veículo de utilizar um sistema *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras que preste um serviço semelhante, além do sistema *eCall* a bordo com base no número 112, desde que sejam observadas todas as seguintes condições:
  - a) o sistema *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras deve cumprir a norma EN 16102:2011 «*Intelligent transport systems – eCall – Operating requirements for third party support*» (Sistemas inteligentes de transportes — *eCall* — Requisitos de funcionamento para os serviços de entidades terceiras);
  - b) os construtores devem assegurar que apenas um dos sistemas esteja ativo de cada vez e que o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 seja desencadeado automaticamente caso o sistema *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras não funcione;
  - c) o proprietário do veículo tem o direito a optar, em qualquer momento, por utilizar o sistema *eCall* a bordo com base no número 112, em vez do sistema *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras;

<sup>(1)</sup> Diretiva 2002/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de março de 2002, relativa a um quadro regulamentar comum para as redes e serviços de comunicações eletrónicas (Diretiva-Quadro) (JO L 108 de 24.4.2002, p. 33).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2002/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de março de 2002, relativa ao serviço universal e aos direitos dos utilizadores em matéria de redes e serviços de comunicações eletrónicas (Diretiva Serviço Universal) (JO L 108 de 24.4.2002, p. 51).

d) os construtores incluem no manual do utilizador informações sobre o direito referido na alínea c).

4. Os construtores asseguram que os recetores dos sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 sejam compatíveis com os serviços de posicionamento prestados pelos sistemas Galileo e EGNOS. Os construtores podem também, adicionalmente, optar por um sistema compatível com outros sistemas de navegação por satélite.

5. Só são aceites para efeitos de homologação CE os sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 instalados de modo permanente dentro do veículo ou objeto de homologação CE autónoma que possam ser objeto de ensaio.

6. Os construtores demonstram que, em caso de falha crítica do sistema suscetível de resultar na incapacidade de executar uma *eCall* com base no número 112, será dado um aviso aos ocupantes do veículo.

7. O sistema *eCall* a bordo com base no número 112 é acessível a todos os operadores independentes a um custo razoável não superior a um valor nominal e sem discriminação para efeitos de reparação e manutenção, nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º, que estabeleçam requisitos e ensaios técnicos detalhados para a homologação CE dos veículos no que respeita aos sistemas *eCall* a bordo com base no número 112 e à homologação CE dos mesmos e dos respetivos componentes e unidades técnicas.

Os ensaios e requisitos técnicos a que se refere o primeiro parágrafo têm como base os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 7 e as normas existentes respeitantes à *eCall*, sempre que aplicável, incluindo as seguintes normas:

- a) EN 16072:2011 «*Intelligent transport systems – eSafety – Pan-European eCall-Operating requirements*» (Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Requisitos pan-europeus de funcionamento de *eCall*);
- b) EN 16062:2011 «*Intelligent transport systems – eSafety – eCall high level application requirements (HLAP)*» (Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Requisitos de aplicação de alto nível de *eCall*);
- c) CEN/TS 16454:2013 «*Intelligent transport systems – eSafety – eCall end to end conformance testing*» (Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Ensaios de conformidade de extremo a extremo de *eCall*), no que respeita à conformidade do sistema *eCall* a bordo baseado no número 112 com o sistema pan-europeu de chamada de emergência;
- d) EN 15722:2011 «*Intelligent transport systems – eSafety – eCall minimum set of data (MSD)*» (Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Conjunto mínimo de dados de *eCall*);
- e) EN 16102:2011 «*Intelligent transport systems – eCall – Operating requirements for third party support*» (Sistemas inteligentes de transportes — *eCall* — Requisitos de funcionamento para os serviços de entidades terceiras);
- f) Quaisquer outras normas europeias relativas ao sistema *eCall*, adotadas pelos procedimentos previstos no Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, ou regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (regulamentos UNECE) relativos aos sistemas de *eCall* aos quais a União tenha aderido.

Os primeiros desses atos delegados são adotados até ... (\*).

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º, a fim de atualizar as versões das normas referidas no n.º 8 do presente artigo quando for adotada uma nova versão.

#### Artigo 6.º

##### Regras em matéria de privacidade e de proteção de dados

1. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo das Diretivas 95/46/CE e 2002/58/CE. O tratamento de dados pessoais efetuado pelo sistema *eCall* a bordo com base no número 112 respeita as normas de proteção de dados previstas nessas diretivas.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à normalização europeia, que altera as Diretivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Conselho e as Diretivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Decisão 87/95/CEE do Conselho e a Decisão n.º 1673/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

(\*) Doze meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. Os dados pessoais tratados nos termos do presente regulamento só podem ser utilizados para fazer face às situações de emergência a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo.
3. Os dados pessoais tratados nos termos do presente regulamento não podem ser conservados para além do tempo necessário para fazer face às situações de emergência a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo. Esses dados são totalmente apagados logo que deixem de ser necessários para esse fim.
4. Os construtores asseguram que o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 não seja rastreável e não seja objeto de localização constante.
5. Os construtores asseguram que, na memória interna do sistema *eCall* a bordo com base no número 112, os dados sejam removidos de forma automática e contínua. Só é permitida a retenção das três últimas localizações do veículo na medida em que for estritamente necessário para especificar a localização atual e o sentido da marcha no momento do evento.
6. Estes dados não são disponibilizados fora do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 a quaisquer entidades antes do desencadeamento da *eCall*.
7. No sistema *eCall* a bordo com base no número 112, são integradas tecnologias de reforço da privacidade, para proporcionar aos utilizadores de *eCall* o nível adequado de proteção da privacidade, bem como as salvaguardas necessárias para evitar a vigilância e o uso indevido.
8. O conjunto mínimo de dados enviados pelo sistema *eCall* a bordo com base no número 112, só inclui as informações mínimas necessárias referidas na norma EN 15722:2011 «Sistemas inteligentes de transportes — Segurança eletrónica (*eSafety*) — Conjunto mínimo de dados de *eCall*». Nenhum outros dados são transmitidos pelo referido sistema. Esse conjunto mínimo de dados é armazenado de forma tal que permita o seu apagamento completo e permanente.
9. Os construtores incluem no manual do utilizador informações claras e exaustivas sobre o tratamento de dados efetuado pelo sistema *eCall* a bordo com base no número 112. Essas informações são as seguintes:
  - a) a referência à base jurídica para o tratamento;
  - b) o facto de estar ativado por defeito o sistema *eCall* a bordo com base no número 112;
  - c) as modalidades do tratamento de dados efetuado pelo sistema *eCall* a bordo com base no número 112;
  - d) a finalidade específica do tratamento da *eCall*, que deve limitar-se às situações de emergência referidas no artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo;
  - e) os tipos de dados recolhidos e tratados e os destinatários desses dados;
  - f) o prazo de conservação dos dados no sistema *eCall* a bordo com base no número 112;
  - g) o facto de o veículo não ser objeto de localização constante;
  - h) as condições para o exercício dos direitos dos titulares dos dados bem como o contacto do serviço responsável pelos pedidos de acesso;
  - i) todas as informações adicionais necessárias no que respeita à rastreabilidade, à localização e ao tratamento de dados pessoais em relação a uma *eCall* baseada em serviços prestados por terceiros e/ou outros serviços de valor acrescentado, que devem ser objeto de consentimento expreso do proprietário e respeitar a Diretiva 95/46/CE. É tida em especial consideração, o facto de poderem existir diferenças entre o tratamento de dados efetuado através do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e o que é efetuado pelos sistemas *eCall* a bordo de serviços prestados por entidades terceiras ou outros serviços de valor acrescentado.

10. Para evitar confusão relativamente aos objetivos visados e ao valor acrescentado do tratamento, as informações a que se refere o n.º 9 são fornecidas separadamente no manual do utilizador no que se refere ao sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e a outros sistemas de *eCalls* baseadas em serviços prestados por entidades terceiras antes da utilização do sistema.

11. Os construtores garantem que o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e qualquer sistema adicional que permita a realização de *eCalls* baseadas em serviços prestados por entidades terceiras, ou serviço de valor acrescentado, sejam concebidos de tal forma que não seja possível qualquer troca de dados pessoais entre eles. A não utilização de um sistema que permita a realização de *eCalls* baseadas em serviços prestados por entidades terceiras ou de um serviço de valor acrescentado ou a recusa do titular dos dados em consentir no tratamento dos seus dados pessoais por um sistema de *eCalls* baseadas em serviços prestados por entidades terceiras não afeta negativamente a utilização do sistema *eCall* a bordo com base no número 112.

12. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º, a fim de estabelecer:

- a) os requisitos técnicos e procedimentos de ensaio detalhados para a aplicação das regras em matéria de tratamento de dados pessoais referidos nos n.ºs 2 e 3;
- b) os requisitos técnicos e procedimentos de ensaio detalhados para assegurar que não existe troca de dados pessoais entre o sistema *eCall* a bordo com base no número 112 e os sistemas de entidades terceiras a que se refere o n.º 11.

Os primeiros desses atos delegados são adotados até ... (\*).

13. A Comissão adota, através de atos de execução:

- a) as modalidades práticas para avaliar a ausência de rastreabilidade e localização a que se referem os n.ºs 4, 5 e 6;
- b) o modelo para as informações ao utilizador a que se refere o n.º 9.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º, n.º 2.

Os primeiros desses atos de execução são adotados até ... (\*).

#### Artigo 7.º

### Obrigações dos Estados-Membros

Com efeitos a partir de 31 de março de 2018, as autoridades nacionais só podem conceder a homologação CE, no que diz respeito ao sistema *eCall* a bordo com base no número 112, a novos modelos de veículos e a novos modelos de tais sistemas e respetivos componentes e unidades técnicas concebidos e construídos para esses veículos que cumpram o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do presente regulamento.

#### Artigo 8.º

### Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo 2.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.ºs 8 e 9, e no artigo 6.º, n.º 12, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de ... (\*\*). A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

(\*) Doze meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

(\*\*) Data de entrada em vigor do presente regulamento.

3. A delegação de poderes referida no artigo 2.º, n.º 2, no artigo 5.º n.ºs 8 e 9, e no artigo 6.º, n.º 12, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 2.º, n.º 2, no artigo 5.º n.ºs 8 e 9, e no artigo 6.º, n.º 12, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### Artigo 9.º

##### Atos de execução

A Comissão adota atos de execução que estabelecem as disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que diz respeito aos sistemas *eCall* a bordo com base no número 112, e de tais sistemas, seus componentes e unidades técnicas, concebidos e construídos para esses veículos, tal como previsto no artigo 5.º, n.º 1, no que respeita:

- a) aos modelos para os documentos informativos a fornecer pelos construtores para efeitos da homologação;
- b) aos modelos para os certificados de homologação CE;
- c) ao(s) modelo(s) para a marca de homologação CE.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º, n.º 2.

Os primeiros desses atos de execução são adotados até ... (\*).

#### Artigo 10.º

##### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico – Veículos a Motor (CTVM), criado pelo artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE. Este comité deve ser entendido como um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artigo 11.º

##### Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis por incumprimento, pelos construtores, do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação das sanções. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam as referidas disposições à Comissão, e notificam-na sem demora de qualquer alteração posterior que lhes diga respeito.

(\*) Doze meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. Os tipos de incumprimento que devem ser sujeitos a sanções incluem, pelo menos, os seguintes casos:
- a) prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou conducentes à retirada do mercado;
  - b) falsificação de resultados de ensaios de homologação;
  - c) omissão de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada do mercado, à recusa ou à retirada da homologação;
  - d) infrações ao disposto no artigo 6.º;
  - e) ação contrária ao disposto no artigo 5.º, n.º 7.

*Artigo 12.º*

**Apresentação de relatórios e reexame**

1. Até 31 de março de 2021, a Comissão prepara um relatório de avaliação, a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre o progresso do sistema *eCall* a bordo com base no número 112, incluindo sobre a sua taxa de penetração. A Comissão investiga se o âmbito de aplicação do presente regulamento deverá ser alargado a outras categorias de veículos, tais como veículos pesados de mercadorias, autocarros, veículos a motor de duas rodas e tratores agrícolas. Se necessário, a Comissão apresenta uma proposta legislativa para esse efeito.
2. Na sequência de um amplo processo de consulta de todas as partes interessadas e de um estudo para avaliar os custos e benefícios, a Comissão avalia a necessidade de estabelecer requisitos para uma plataforma interoperável, normalizada, segura e de acesso aberto. Se necessário, a Comissão adota, o mais tardar em ... (\*), uma iniciativa legislativa com base nesses requisitos.

*Artigo 13.º*

**Alteração à Diretiva 2007/46/CE**

Os anexos I, III, IV e XI da Diretiva 2007/46/CE são alterados nos termos do anexo do presente regulamento.

*Artigo 14.º*

**Entrada em vigor**

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

O artigo 2.º, n.º 2, o artigo 5.º, n.ºs 8 e 9, o artigo 6.º, n.ºs 12 e 13, e os artigos 8.º, 9.º, 10.º e 12.º são aplicáveis a partir de ... (\*\*).

Os artigos não referidos no segundo parágrafo do presente artigo são aplicáveis a partir de 31 de março de 2018.

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

Feito em ...,

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

...

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

...

(\*) Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

(\*\*) Data de entrada em vigor do presente regulamento.

## ANEXO

**Alterações à Diretiva 2007/46/CE**

A Diretiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1) No anexo I, são aditados os seguintes pontos:

«12.8. Sistema *eCall*

12.8.1. Presença: sim/não <sup>(1)</sup>

12.8.2. Descrição técnica ou desenhos do dispositivo: ...»;

2) No anexo III, parte I, secção A, são inseridos os seguintes pontos:

«12.8. Sistema *eCall*

12.8.1. Presença: sim/não <sup>(1)</sup>»;

3) O anexo IV, parte I, é alterado da seguinte forma:

a) no quadro, é aditado o seguinte elemento:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Aplicabilidade										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)	X			X							

b) o apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

i) no quadro 1, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Questões específicas	Aplicabilidade e requisitos específicos
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)		N/A»

ii) no quadro 2, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	Questões específicas	Aplicabilidade e requisitos específicos
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)		N/A»

(\*) Número do presente regulamento.

c) o apêndice 2, secção «4. Requisitos técnicos», é alterado do seguinte modo:

i) na Parte I: Veículos da categoria M<sub>1</sub>, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
«71	Regulamento (UE) ... (*) (sistemas <i>eCall</i> )»	Não são aplicáveis os requisitos desse regulamento.

ii) na parte II, é aditado o elemento seguinte: Veículos da categoria N<sub>1</sub>:

Elemento	Referência do ato regulamentar	Requisitos alternativos
«71	Regulamento (UE) ... (*) (sistemas <i>eCall</i> )»	Não são aplicáveis os requisitos desse regulamento.

4) O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) no apêndice 1, no quadro, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (*) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (*) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)	G	G	N/A	N/A»

b) no apêndice 2, no quadro, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)	G	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A»

c) no apêndice 3, no quadro, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	M <sub>1</sub>
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)	G»

d) no apêndice 4, no quadro, é aditado o elemento seguinte:

Elemento	Assunto	Referência do ato regulamentar	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«71	Sistema <i>eCall</i>	Regulamento (UE) ... (*)	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A»

(\*) Número do presente regulamento.

**Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 4/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* de bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE**

(2015/C 134/02)

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 13 de junho de 2013, a Comissão enviou a proposta em epígrafe de regulamento do Conselho e do Parlamento Europeu e a correspondente proposta de decisão. As duas propostas visam assegurar a implantação em toda a União do serviço de chamadas de emergência (*eCall*) baseado no número de emergência 112.

A Decisão <sup>(1)</sup> foi adotada pelo Conselho em 8 de maio de 2014.

2. O Comité Económico e Social Europeu emitiu o seu parecer em 19 de setembro de 2013.
3. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados apresentou o respetivo parecer ao Conselho e ao Parlamento Europeu em 29 de outubro de 2013.
4. O Parlamento Europeu (relatora Olga Sehnalová, Comissão IMCO) adotou a sua posição em primeira leitura a 26 de fevereiro de 2014. Olga Sehnalová voltou a ser nomeada relatora após as eleições de maio de 2014.
5. O Conselho adotou uma orientação geral em 26 de maio de 2014 (doc. 9879/14). Foi conferido mandato à Presidência para encetar negociações com o Parlamento Europeu.
6. Realizaram-se três trilogos nas seguintes datas: 8 de outubro, 11 de novembro e 1 de dezembro de 2014. No terceiro trólogo os legisladores chegaram a acordo sobre um texto de compromisso. Em seguida, por carta de 8 de dezembro de 2014, o Parlamento Europeu comunicou ao Conselho que, se a posição adotada pelo Conselho em primeira leitura se baseasse no texto de compromisso acordado, o Parlamento votaria a favor do texto adotado pelo Conselho sem novas alterações.

## II. OBJETIVO

7. O regulamento prevê disposições relativas aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* a bordo de veículos, exigindo que os novos modelos de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros sejam construídos de modo a garantir que, em caso de acidente grave, seja desencadeada automática ou manualmente uma chamada de emergência para o número 112. Devido à natureza das informações prestadas por este serviço, a proposta prevê igualmente regras em matéria de privacidade e de proteção de dados.

## III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

### A. Generalidades

8. O Conselho introduziu várias alterações à proposta inicial. Em paralelo, o Parlamento Europeu votou também algumas alterações que eram, no essencial, muito próximas das debatidas no Conselho. As duas instituições chegaram rapidamente a um acordo, cujo atraso se ficou apenas a dever às eleições para o Parlamento Europeu de maio de 2014.

<sup>(1)</sup> Decisão n.º 585/2014/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE (*eCall*) (JO L 164 de 3.6.2014, p. 6).

Por conseguinte, a posição do Conselho em primeira leitura altera a proposta inicial da Comissão, reformulando-a parcialmente com base no acordo alcançado com o Parlamento Europeu.

#### B. Questões políticas fundamentais

##### 9. Chamadas *eCall* com base no número 112

A referência às chamadas *eCall* foi clarificada ao longo do texto, e também no título, acrescentando que se trata especificamente de chamadas *eCall* com base no número 112.

##### 10. Extensão do âmbito de aplicação aos sistemas, componentes e unidades técnicas

O Conselho previu a extensão do âmbito de aplicação do regulamento de forma a abranger também os sistemas, componentes e unidades técnicas.

##### 11. Isenções

O Conselho introduziu uma disposição que indica claramente quais as categorias de veículos que beneficiam de isenção.

##### 12. Aditamento de novas definições

Foram introduzidas algumas novas definições que clarificam determinadas noções utilizadas no texto e que deverão igualmente ser utilizadas em atos delegados futuros.

##### 13. Sistemas *eCall* «instalados de modo permanente»

Foi introduzido um esclarecimento no texto, indicando que o sistema *eCall* deve ser instalado permanentemente no veículo antes de este ser apresentado para homologação.

##### 14. Serviços prestados por entidades terceiras

O Conselho introduziu no texto a possibilidade de os proprietários de veículos utilizarem serviços prestados por entidades terceiras, além do sistema *eCall* com base no número 112, abstendo-se porém de impor quaisquer obrigações em matéria de serviços prestados por entidades terceiras.

##### 15. Compatibilidade com os sistemas de navegação por satélite

O Conselho estabeleceu a compatibilidade obrigatória do sistema *eCall* com os sistemas de navegação Galileo e EGNOS, dando também a possibilidade aos construtores de garantir a compatibilidade com outros sistemas de navegação.

##### 16. Acesso de operadores independentes

Foi previsto no texto que as *eCall* com base no número 112 devem ser acessíveis, para efeitos de reparação e manutenção, a operadores independentes a um custo razoável, nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, que estabelece disposições sobre o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

##### 17. Regras em matéria de privacidade e de proteção de dados

O Conselho alterou a proposta inicial da Comissão prevendo uma referência clara às regras aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais, estipulando que os dados *eCall* só poderão ser utilizados para fazer face a situações de emergência e serão automaticamente apagados, que não poderá haver qualquer intercâmbio de dados entre o sistema *eCall* com base no número 112 e qualquer sistema de entidades terceiras e que o manual do utilizador deve prestar informações ao utilizador acerca do tratamento de dados em qualquer dos sistemas.

##### 18. Atos de execução

O Conselho introduziu também no texto uma disposição que refere que determinadas modalidades práticas no domínio da proteção de dados devem ser especificadas em atos de execução e não em atos delegados, o que implicou o aditamento, no articulado, das disposições correspondentes.

#### 19. Atribuição de poderes à Comissão

O texto do Conselho estabelece que a atribuição de poderes à Comissão para adotar atos delegados deve limitar-se a um período de cinco anos, tacitamente prorrogável, e que a Comissão deve elaborar um relatório sobre a delegação de poderes nove meses antes do final do referido período de cinco anos.

#### 20. Apresentação de relatórios e reexame

Foi aditada uma disposição que estabelece que a Comissão deve apresentar, até 2021, um relatório de avaliação sobre o progresso do sistema *eCall*, e respetiva taxa de penetração, investigar a eventual extensão do âmbito de aplicação do regulamento a outras categorias de veículos e avaliar a necessidade de prever uma plataforma de acesso aberto.

#### 21. Data de aplicação

A data de aplicação foi fixada tendo em conta o disposto na Decisão n.º 585/2014/CE relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE (*eCall*). A data de aplicação fixada foi 31 de março de 2018.

#### 22. Alteração do anexo

O Conselho alterou o anexo para refletir melhor as disposições enunciadas no articulado.

#### 23. Considerandos

O Conselho alterou os considerandos, a fim de os fazer corresponder às partes alteradas do articulado do regulamento e de refletir determinadas preocupações expressas pelo Parlamento Europeu.

#### IV. CONCLUSÃO

Ao definir a sua posição, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e à posição do Parlamento Europeu em primeira leitura.

No que diz respeito às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho faz notar que um grande número de alterações foi já integrado — em espírito, no todo ou em parte — na sua posição.

---

**POSIÇÃO (UE) N.º 5/2015 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**

**tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 223/2009 relativo às estatísticas europeias**

**Adotada pelo Conselho em 5 de março de 2015**

**(Texto relevante para efeitos do EEE e para a Suíça)**

(2015/C 134/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 338.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Banco Central Europeu <sup>(1)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Enquanto parceria, o Sistema Estatístico Europeu (SEE) consolidou, em geral com êxito, as suas atividades destinadas a garantir o desenvolvimento, a produção e a divulgação de estatísticas europeias de grande qualidade, mormente ao melhorar a governação do SEE.
- (2) Porém, foram recentemente identificadas algumas deficiências, em especial no tocante às disposições de gestão da qualidade estatística.
- (3) Na sua Comunicação de 15 de abril de 2011, intitulada «Para uma gestão rigorosa da qualidade das estatísticas europeias», a Comissão sugeriu medidas para colmatar essas deficiências e para reforçar a governação do SEE. Em especial, a Comissão sugeriu uma alteração de alguns pontos específicos do Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (4) Nas suas conclusões de 20 de junho de 2011, o Conselho acolheu favoravelmente a iniciativa da Comissão e sublinhou a importância de melhorar incessantemente a gestão e a eficiência do SEE.
- (5) Deverá ser tido em conta o impacto da evolução recente do quadro de governação económica da União sobre o domínio estatístico, nomeadamente os aspetos relativos à independência profissional, como, por exemplo, procedimentos de recrutamento e de despedimento transparentes, afetações orçamentais e calendários de difusão, tal como previsto no Regulamento (UE) n.º 1175/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, e os aspetos relativos ao requisito de que os organismos responsáveis pela fiscalização da aplicação das regras orçamentais nacionais gozem de autonomia funcional, tal como previsto no Regulamento (UE) n.º 473/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO C 374 de 4.12.2012, p. 2.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de ... e posição do Conselho em primeira leitura de 5 de março de 2015. Posição do Parlamento Europeu de ... [e decisão do Conselho de ...].

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativo às Estatísticas Europeias e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008 relativo à transmissão de informações abrangidas pelo segredo estatístico ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, o Regulamento (CE) n.º 322/97 do Conselho relativo às estatísticas comunitárias e a Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho que cria o Comité do Programa Estatístico das Comunidades Europeias (JO L 87 de 31.3.2009, p. 164).

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) n.º 1175/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, que altera o Regulamento (CE) n.º 1466/97 relativo ao reforço da supervisão das situações orçamentais e à supervisão e coordenação das políticas económicas (JO L 306 de 23.11.2011, p. 12).

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) n.º 473/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, que estabelece disposições comuns para o acompanhamento e a avaliação dos projetos de planos orçamentais e para a correção do défice excessivo dos Estados-Membros da área do euro (JO L 140 de 27.5.2013, p. 11).

- (6) Os aspetos relativos à independência profissional, tais como procedimentos de recrutamento e de despedimento transparentes, afetações orçamentais e calendários de difusão, não deverão circunscrever-se à produção de estatísticas no âmbito do sistema de supervisão orçamental e do procedimento relativo aos défices excessivos; deverão aplicar-se a todas as estatísticas europeias elaboradas, produzidas e divulgadas pelo SEE.
- (7) Além disso, a adequação dos recursos atribuídos numa base anual ou plurianual, disponíveis para satisfazer as necessidades estatísticas, é uma condição necessária para assegurar a independência profissional das autoridades estatísticas e a alta qualidade dos dados estatísticos.
- (8) Para esse efeito, a independência profissional das autoridades estatísticas deverá ser reforçada, e deverão ser asseguradas normas mínimas aplicáveis em toda a União. Convém prestar garantias específicas às chefias dos institutos nacionais de estatística (INE) no tocante ao desempenho das funções estatísticas, à gestão da organização e à afetação de recursos. Os procedimentos de recrutamento das chefias dos INE deverão ser transparentes e deverão basear-se exclusivamente em critérios profissionais. Deverão assegurar o respeito do princípio da igualdade de oportunidades, nomeadamente em termos de género.
- (9) Embora a credibilidade das estatísticas europeias pressuponha uma forte independência profissional dos estatísticos, as estatísticas europeias deverão responder também às necessidades políticas e prestar apoio estatístico a novas iniciativas políticas a nível nacional e a nível da União.
- (10) É necessário que a independência da autoridade estatística da União (Eurostat) seja consolidada e garantida através de um controlo parlamentar efetivo, e que a independência dos INE seja consolidada e garantida através da responsabilização democrática.
- (11) Além disso, convém esclarecer o âmbito da função coordenadora já confiada aos INE, a fim de alcançar uma coordenação mais eficaz das atividades estatísticas a nível nacional, incluindo a gestão da qualidade, tendo ao mesmo tempo devidamente em conta as funções estatísticas desempenhadas pelo Sistema Europeu de Bancos Centrais (SEBC). Na medida em que as estatísticas europeias podem ser compiladas pelos bancos centrais nacionais (BCN) na sua qualidade de membros do SEBC, os INE e os BCN deverão cooperar estreitamente em conformidade com as medidas nacionais para garantir a produção de estatísticas europeias completas e coerentes, assegurando ao mesmo tempo a necessária cooperação entre o SEE e o SEBC.
- (12) A fim de reduzir a carga que recai sobre as autoridades estatísticas e sobre os respondentes, os INE e outras autoridades nacionais deverão poder aceder aos ficheiros administrativos e utilizá-los pronta e gratuitamente, incluindo os ficheiros preenchidos por via eletrónica, e integrá-los com os dados estatísticos.
- (13) As estatísticas europeias deverão ser facilmente comparáveis e acessíveis e rápida e periodicamente atualizadas, a fim de assegurar que as políticas e iniciativas de financiamento da União tenham cabalmente em conta a evolução entretanto verificada na União.
- (14) Além disso, os INE deverão ser consultados numa fase precoce sobre a conceção de novos ficheiros administrativos suscetíveis de fornecer dados para fins estatísticos e sobre os planos de alteração ou de eliminação de fontes administrativas existentes. Os INE deverão igualmente receber a metainformação pertinente dos detentores dos dados administrativos e coordenar as atividades de normalização dos ficheiros administrativos relevantes para a produção de dados estatísticos.
- (15) A confidencialidade dos dados extraídos de ficheiros administrativos deverá ser protegida segundo os princípios comuns e as orientações aplicáveis a todos os dados confidenciais utilizados para a produção de estatísticas europeias. Convém ainda estabelecer e publicar os quadros de referência para a avaliação da qualidade aplicáveis a esses dados, bem como princípios de transparência.
- (16) Todos os utilizadores deverão ter acesso aos mesmos dados ao mesmo tempo. Os INE deverão definir calendários de difusão para a publicação de dados periódicos.

- (17) A qualidade das estatísticas europeias pode ser fortalecida e a confiança dos utilizadores reforçada através da participação dos governos nacionais na responsabilização pela aplicação do Código de Conduta das Estatísticas Europeias (Código de Conduta). Para o efeito, um «Compromisso de Confiança nas Estatísticas» (Compromisso) assumido por um Estado-Membro, tendo em conta as especificidades nacionais, deverá incluir compromissos específicos do governo desse Estado-Membro de melhorar ou manter as condições de aplicação do Código de Conduta. O Compromisso, que deverá ser atualizado consoante o necessário, poderá incluir quadros de referência nacionais de garantia de alta qualidade, incluindo autoavaliações, ações de melhoria e mecanismos de acompanhamento.
- (18) A Comissão (Eurostat) deverá tomar todas as medidas necessárias para permitir um fácil acesso em linha a séries de dados completas e de fácil utilização. Sempre que possível, atualizações periódicas deverão fornecer informação homóloga anual e mensal sobre cada Estado-Membro.
- (19) Como a produção de estatísticas europeias tem de assentar no planeamento financeiro e operacional a longo prazo para garantir um alto grau de independência, o Programa Estatístico Europeu deverá abranger o mesmo período que o quadro financeiro plurianual.
- (20) O Regulamento (CE) n.º 223/2009 confere competências à Comissão para executar algumas das disposições desse regulamento nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho <sup>(1)</sup>. Em consequência da entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, que revoga a Decisão 1999/468/CE, as competências conferidas à Comissão deverão ser adaptadas a este novo quadro jurídico. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011. A Comissão deverá garantir que esses atos de execução não imponham um aumento significativo da carga administrativa para os Estados-Membros ou para os respondentes.
- (21) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos de execução, nos termos do artigo 291.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), a fim de assegurar a aplicação uniforme de requisitos de qualidade, fixando as modalidades, a estrutura e a periodicidade dos relatórios de qualidade abrangidos pela legislação setorial, caso a legislação estatística setorial não os preveja. A Comissão deverá garantir que esses atos de execução não imponham um aumento significativo da carga administrativa para os Estados-Membros ou para os respondentes.
- (22) É necessário prever condições uniformes para o acesso a dados confidenciais para fins científicos. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer as modalidades, as disposições e as condições que regem esse acesso a nível da União. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (23) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, reforçar a governação do SEE, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode, devido à exigência de dispor de dados fiáveis definidos ao nível da União, ser mais bem alcançado a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (24) A independência do SEBC no desempenho das suas funções, tal como descritas no Protocolo n.º 4 relativo ao Estatuto do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu, deverá ser plenamente respeitada na aplicação do presente regulamento, nos termos dos artigos 130.º e 338.º do TFUE.
- (25) O Comité do SEE foi consultado.
- (26) O Regulamento (CE) n.º 223/2009 deverá, por conseguinte, ser alterado,

<sup>(1)</sup> Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

<sup>(2)</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).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Alteração do Regulamento (CE) n.º 223/2009**

O Regulamento (CE) n.º 223/2009 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) “Independência profissional”: as estatísticas devem ser desenvolvidas, produzidas e divulgadas de forma independente, particularmente no que diz respeito à seleção das técnicas, definições, metodologias e fontes a utilizar, e ao calendário e ao conteúdo de todas as formas de divulgação, devendo o desempenho de tais funções ser isento de pressões de grupos políticos, de grupos de interesse ou de autoridades da União ou nacionais;».

2) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A autoridade estatística nacional designada por cada Estado-Membro como organismo responsável por coordenar a nível nacional todas as atividades de desenvolvimento, produção e divulgação das estatísticas europeias, que são determinadas no Programa Estatístico Europeu nos termos do artigo 1.º, (o INE) age nesta matéria como interlocutor único da Comissão (Eurostat) para as questões relacionadas com as estatísticas.

A responsabilidade de coordenação do INE abrange todas as outras autoridades nacionais responsáveis pelo desenvolvimento, produção e divulgação das estatísticas europeias, que são determinadas no Programa Estatístico Europeu nos termos do artigo 1.º. O INE é, nomeadamente, responsável a nível nacional pela coordenação da programação e dos relatórios da atividade estatística, pelo controlo de qualidade, pela metodologia, pela transmissão de dados e pela comunicação sobre as iniciativas estatísticas do SEE. Na medida em que algumas dessas estatísticas europeias possam ser compiladas pelos Bancos Centrais Nacionais (BCN), na sua qualidade de membros do Sistema Europeu de Bancos Centrais (SEBC), os INE e os BCN devem cooperar estreitamente, em conformidade com medidas nacionais, para garantir a produção de estatísticas europeias completas e coerentes, assegurando ao mesmo tempo a necessária cooperação entre o SEE e o SEBC, tal como previsto no artigo 9.º.».

3) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 5.º-A

**Chefias dos INE e chefias estatísticas de outras autoridades nacionais**

1. No âmbito do respetivo sistema estatístico nacional, os Estados-Membros asseguram a independência profissional dos agentes responsáveis pelas funções definidas no presente regulamento.

2. Para esse efeito, as chefias dos INE:

- a) Têm a responsabilidade exclusiva pela tomada de decisões sobre processos, métodos, normas e procedimentos estatísticos, e sobre o conteúdo e o calendário de difusão de dados estatísticos e das publicações para as estatísticas europeias desenvolvidas, produzidas e divulgadas pelos INE;
- b) Estão habilitadas a tomar decisões sobre todas as questões relativas à gestão interna dos INE;
- c) Agem de forma independente no exercício das suas funções estatísticas, não procurando nem aceitando ordens de governos ou de outras instituições, órgãos, instâncias ou entidades;
- d) São responsáveis pelas atividades estatísticas e pela execução do orçamento dos INE;
- e) Publicam um relatório anual e podem comentar as dotações orçamentais relativas às atividades estatísticas dos INE;

- f) Coordenam as atividades estatísticas de todas as autoridades nacionais responsáveis pelo desenvolvimento, produção e divulgação de estatísticas europeias, tal como previsto no artigo 5.º, n.º 1;
- g) Formulam, sempre que necessário, orientações nacionais para garantir a qualidade do desenvolvimento, produção e divulgação de todas as estatísticas europeias no âmbito do respetivo sistema estatístico nacional, e acompanham a sua aplicação; no entanto, são responsáveis por assegurar o respeito dessas orientações unicamente no seio dos INE; e
- h) Representam o seu sistema estatístico nacional no âmbito do SEE.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as outras autoridades nacionais responsáveis pelo desenvolvimento, produção e divulgação de estatísticas europeias desempenhem as suas funções em conformidade com as orientações nacionais formuladas pela chefia do INE.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que os procedimentos de recrutamento e nomeação das chefias dos INE e, se for o caso, das chefias estatísticas de outras autoridades nacionais que produzem estatísticas europeias, sejam transparentes e baseados unicamente em critérios profissionais. Esses procedimentos devem garantir que o princípio de igualdade de oportunidades seja respeitado, nomeadamente em termos de género. As razões para a demissão das chefias dos INE ou para a sua transferência para outro cargo não devem comprometer a sua independência profissional.

5. Os Estados-Membros podem estabelecer um órgão nacional de salvaguarda da independência profissional dos produtores de estatísticas europeias. As chefias dos INE e, se for o caso, as chefias estatísticas de outras autoridades nacionais que produzem estatísticas europeias podem aconselhar-se junto desses órgãos. Os procedimentos de recrutamento, transferência e demissão dos membros desses órgãos devem ser transparentes e baseados unicamente em critérios profissionais. Devem garantir que o princípio da igualdade de oportunidades seja respeitado, nomeadamente em termos de género.».

- 4) No artigo 6.º, os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«2. A nível da União, a Comissão (Eurostat) age de forma independente, assegurando a produção de estatísticas europeias de acordo com as normas e os princípios estatísticos estabelecidos.

2. Sem prejuízo do artigo 5.º do Protocolo n.º 4 relativo aos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu, a Comissão (Eurostat) coordena as atividades estatísticas das instituições e organismos da União, nomeadamente a fim de assegurar a coerência e a qualidade dos dados e de minimizar a carga estatística. Para o efeito, a Comissão (Eurostat) pode convidar qualquer instituição ou organismo da União para fins de consulta ou cooperação, com o objetivo de elaborar métodos e sistemas para fins estatísticos no âmbito do respetivo domínio de competência. Caso esses organismos ou instituições se proponham produzir estatísticas, devem consultar a Comissão (Eurostat) e ter em conta as suas eventuais recomendações.».

- 5) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 6.º-A

**Diretor-Geral da Comissão (Eurostat)**

1. O Eurostat é a autoridade estatística da União. O Eurostat é uma Direção-Geral da Comissão, dirigida por um Diretor-Geral.

2. A Comissão assegura que o procedimento de recrutamento do Diretor-Geral do Eurostat seja transparente e baseado em critérios profissionais. Esse procedimento deve garantir o respeito do princípio da igualdade de oportunidades, nomeadamente em termos de género.

3. O Diretor-Geral é o responsável exclusivo pela tomada de decisões sobre processos, métodos, normas e procedimentos estatísticos, e sobre o conteúdo e o calendário de difusão dos dados estatísticos e das publicações de todas as estatísticas produzidas pela Comissão (Eurostat). No desempenho dessas funções estatísticas, o Diretor-Geral age de forma independente e não deve procurar nem aceitar instruções das instituições ou organismos da União, nem de governos ou de outras instituições, órgãos, serviços ou agências.

4. O Diretor-Geral é responsável pelas atividades estatísticas do Eurostat. O Diretor-Geral comparece imediatamente após a sua nomeação pela Comissão, e em seguida todos os anos, no quadro do diálogo estatístico, perante a comissão competente do Parlamento Europeu para discutir assuntos relativos à governação estatística, à metodologia e à inovação estatística. O Diretor-Geral publica um relatório anual.»

6) No artigo 11.º, são aditados os seguintes números:

‘3. Os Estados-Membros e a Comissão tomam todas as medidas necessárias para manter a confiança nas estatísticas europeias. Para esse efeito, os «Compromissos de Confiança nas Estatísticas» (Compromissos) definidos pelos Estados-Membros e pela Comissão devem também visar obter a confiança do público nas estatísticas europeias e o progresso na aplicação dos princípios estatísticos contidos no Código de Conduta. Os Compromissos incluem compromissos políticos específicos para melhorar ou manter, se necessário, as condições de aplicação do Código de Conduta e são publicados juntamente com um resumo para uso dos cidadãos.

4. Os Compromissos dos Estados-Membros são acompanhados periodicamente pela Comissão, com base nos relatórios anuais enviados pelos Estados-Membros, e atualizados sempre que necessário.

Na falta da publicação de um Compromisso até ... (\*), o Estado-Membro transmite à Comissão e torna público um relatório de acompanhamento sobre a aplicação do Código de Conduta e, se aplicável, sobre os esforços empreendidos para a criação de um Compromisso. Esses relatórios de acompanhamento são atualizados periodicamente, pelo menos de dois em dois anos, após a sua publicação inicial.

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os Compromissos publicados e, se aplicável, sobre os relatórios de acompanhamento, até ... (\*\*), e, subsequentemente, de dois em dois anos.

5. O Compromisso da Comissão é acompanhado periodicamente pelo Conselho Consultivo Europeu para a Governação Estatística (CCEGE). A avaliação da execução do Compromisso pelo CCEGE é incluída no seu relatório anual apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos da Decisão n.º 235/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*). O CCEGE apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do Compromisso até ... (\*\*).

(\*\*) Decisão n.º 235/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, que cria o Conselho Consultivo Europeu para a Governação Estatística (JO L 73 de 15.3.2008, p. 17).’

7) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

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

«2. Os requisitos específicos de qualidade, tais como os valores de referência e os padrões mínimos para a produção de estatísticas, podem também ser estabelecidos em legislação setorial.

A fim de assegurar a aplicação uniforme dos critérios de qualidade previstos no n.º 1 aos dados abrangidos pela legislação setorial em domínios estatísticos específicos, a Comissão adota atos de execução que definem as modalidades, a estrutura e a periodicidade dos relatórios de qualidade abrangidos pela legislação setorial. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

3. Os Estados-Membros apresentam relatórios à Comissão (Eurostat) sobre a qualidade dos dados transmitidos, incluindo quaisquer dúvidas que tenham sobre a sua exatidão. A Comissão (Eurostat) avalia a qualidade dos dados transmitidos com base numa análise adequada e elabora e publica relatórios e comunicações sobre a qualidade das estatísticas europeias.»;

(\*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(\*\*) Três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

b) São adotados os seguintes números:

«4. Por questões de transparência, e sempre que adequado, a Comissão (Eurostat) torna pública a sua avaliação da qualidade dos contributos nacionais para as estatísticas europeias.

5. Sempre que a legislação setorial preveja multas nos casos em que os Estados-Membros deturpem dados estatísticos, a Comissão pode encetar e realizar, em conformidade com os Tratados e com a legislação setorial em causa, as investigações consideradas necessárias, incluindo, se for caso disso, inspeções no local, a fim de determinar se essa deturpação foi grave e intencional, ou se resultou de negligência manifesta.».

8) No artigo 13.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O Programa Estatístico Europeu estabelece o quadro para o desenvolvimento, produção e divulgação das estatísticas europeias e define os principais domínios e os objetivos das ações previstas para um período correspondente ao do quadro financeiro plurianual. O Programa Estatístico Europeu é aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. O seu impacto e o seu custo-eficácia são avaliados com a participação de peritos independentes.».

9) No artigo 14.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. A Comissão pode decidir impor, por meio de atos de execução, uma ação estatística direta de caráter temporário, desde que:

a) A ação não preveja a recolha de dados que abranjam mais de três anos de referência;

b) Os dados estejam já disponíveis ou sejam acessíveis nos INE ou noutras autoridades nacionais responsáveis, ou possam ser obtidos diretamente, utilizando as amostras adequadas para a observação da população estatística a nível da União com base numa coordenação adequada com os INE e com outras autoridades nacionais; e

c) A União preste apoio financeiro aos INE e a outras autoridades nacionais para cobrir os custos adicionais por eles suportados, nos termos do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

---

(\*) Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 (JO L 298 de 26.10.2012, p. 1).».

10) O artigo 17.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 17.º

#### **Programa de trabalho anual**

A Comissão apresenta ao Comité do SEE, até 30 de abril, o seu programa de trabalho anual para o ano seguinte.

Ao elaborar o seu programa de trabalho anual, a Comissão assegura uma definição eficaz das prioridades, incluindo o processo de revisão, o estabelecimento de prioridades estatísticas e a afetação de recursos financeiros. A Comissão deve ter especialmente em conta as observações do Comité do SEE. O programa de trabalho anual deve basear-se no Programa Estatístico Europeu e deve indicar, em especial, o seguinte:

a) As ações que a Comissão considera prioritárias, tendo em conta as necessidades da política da União, as limitações financeiras a nível nacional e a nível da União, e a carga para os respondentes;

- b) As iniciativas referentes à revisão das prioridades, incluindo as prioridades negativas, e à redução da carga que recai sobre os fornecedores de dados e sobre os produtores de estatísticas; e
- c) Os procedimentos e os instrumentos legais previstos pela Comissão para a sua execução.».

11) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 17.º-A

#### **Acesso, utilização e integração dos ficheiros administrativos**

1. A fim de reduzir a carga que recai sobre os respondentes, os INE, as outras autoridades nacionais referidas no artigo 4.º e a Comissão (Eurostat) têm o direito de aceder e utilizar, pronta e gratuitamente, todos os ficheiros administrativos e de integrar esses ficheiros administrativos com os dados estatísticos, na medida do necessário para o desenvolvimento, produção e divulgação das estatísticas europeias, que são determinadas no Programa Estatístico Europeu nos termos do artigo 1.º.

2. Os INE e a Comissão (Eurostat) são consultados e participam na conceção inicial e no ulterior desenvolvimento e eliminação de ficheiros administrativos elaborados e mantidos por outros organismos, facilitando assim a utilização posterior desses ficheiros para efeitos da produção de estatísticas europeias. Os INE e a Comissão (Eurostat) participam nas atividades de normalização de ficheiros administrativos relevantes para a elaboração de estatísticas europeias.

3. O acesso e a participação dos INE, de outras autoridades nacionais e da Comissão (Eurostat), nos termos dos n.ºs 1 e 2, devem circunscrever-se aos ficheiros administrativos no âmbito das respetivas administrações públicas.

4. Os ficheiros administrativos colocados pelos seus detentores à disposição dos INE, de outras autoridades nacionais e da Comissão (Eurostat) a fim de serem utilizados na produção de estatísticas europeias são acompanhados pela meta informação relevante.

5. Os INE e os detentores dos ficheiros administrativos estabelecem os mecanismos de cooperação necessários.».

12) No artigo 20.º, n.º 4, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os INE, as outras autoridades nacionais e a Comissão (Eurostat) tomam todas as medidas necessárias para garantir o alinhamento dos princípios e das orientações respeitantes à proteção física e lógica de dados confidenciais. A Comissão assegura esse alinhamento por meio de atos de execução, sem suplementar o presente regulamento. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.».

13) No artigo 23.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as modalidades, regras e condições de acesso a nível da União. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.».

14) O artigo 24.º é suprimido.

15) O artigo 26.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 26.º

#### **Violação do segredo estatístico**

Os Estados-Membros e a Comissão aprovam as medidas apropriadas para impedir e sancionar quaisquer violações do segredo estatístico. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.».

16) O artigo 27.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 27.º

**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité do SEE. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

---

(\*) 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

**Entrada em vigor**

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

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

Feito em...,

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

...

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

...

---

**Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 5/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 223/2009 relativo às estatísticas europeias**

(2015/C 134/04)

## I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a sua proposta em 12 de julho de 2010 <sup>(1)</sup>.

O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura na sessão plenária de 21 de novembro de 2013 <sup>(2)</sup>.  
O Banco Central Europeu deu parecer em 6 de novembro de 2012 <sup>(3)</sup>.

O Grupo das Estatísticas analisou a proposta de regulamento durante mais de dois anos.

No tríplice de 3 de dezembro de 2014, os dois legisladores chegaram a consenso, tendo em vista um acordo rápido em segunda leitura.

Em 9 de janeiro de 2015, o Presidente da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários (ECON) do Parlamento Europeu dirigiu uma carta à Presidência em que indicava que recomendaria ao plenário que aceitasse a posição do Conselho sem alterações se o Conselho transmitisse formalmente ao Parlamento a sua posição tal como constava do anexo a essa carta.

Em 27 de janeiro de 2015, o Conselho adotou um acordo político sobre a versão do texto acordada durante o tríplice de 3 de dezembro de 2014 <sup>(4)</sup>. Tomando em consideração o acordo que acima se refere, e após a revisão jurídico-linguística, o Conselho adotou a sua posição em primeira leitura em 5 de março de 2015, de acordo com o processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

## II. OBJETIVO

O desenvolvimento da governação económica da UE tem necessidade de estatísticas fiáveis, que assumem um papel essencial no planeamento, na tomada de decisão e no acompanhamento de todas as iniciativas políticas da UE. A alteração do Regulamento (CE) n.º 223/2009 relativo às Estatísticas Europeias constitui um elemento fundamental do processo que tem por fim reforçar a fiabilidade das estatísticas europeias.

## III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

O compromisso alcançado no tríplice de 3 de dezembro de 2014 inclui os seguintes elementos:

- O Diretor-Geral do Eurostat comparecerá diante do Parlamento Europeu imediatamente após a sua nomeação.
- A nomeação do responsável de cada Instituto Nacional de Estatística (INE), profissionalmente independente, é feita com base unicamente na sua competência profissional. O processo de recrutamento deve zelar pela igualdade de oportunidades entre as mulheres e os homens.
- Foi clarificada a relação entre o Sistema Estatístico Europeu (SEE) e o Sistema Europeu de Bancos Centrais (SEBC). O compromisso prevê que o SEE e o SEBC cooperem estreitamente, numa base de igualdade. As autoridades nacionais decidirão a nível nacional quais as funções respetivas do Instituto Nacional de Estatística e do Banco Central Nacional (BCN). No entanto, deve sublinhar-se que, na medida em que o BCN produz estatísticas no quadro da responsabilidade do INE, estas estatísticas deverão respeitar os princípios previstos no Regulamento (CE) n.º 223/2009.

<sup>(1)</sup> 9122/12 STATIS 29 ECOFIN 354 CODEC 1071.

<sup>(2)</sup> 16317/13 CODEC 2608 STATIS 120 ECOFIN 1025 PE 540.

<sup>(3)</sup> JO C 374 de 4.12.2012, p. 2.

<sup>(4)</sup> 17113/14 STATIS 143 ECOFIN 1218 CODEC 2556 + COR 1 + COR 2.

- 
- As visitas de inspeção nos Estados-Membros serão possíveis em conformidade com as regras do Tratado e unicamente se a legislação setorial prever uma base jurídica para essas iniciativas.
  
  - Foi clarificado o «Compromisso de Confiança nas Estatísticas».

#### IV. CONCLUSÃO

O compromisso alcançado foi redigido com a intenção de abordar as principais preocupações do Conselho, do Parlamento Europeu e da Comissão. De facto, embora se deva observar que este compromisso constitui um justo equilíbrio entre posições divergentes, as três instituições chegaram a um acordo justo e viável que dará um contributo significativo ao reforço da fiabilidade das estatísticas europeias.

---

**POSIÇÃO (UE) N.º 6/2015 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**

**com vista à adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE**

**Adotada pelo Conselho em 5 de março de 2015**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

**(2015/C 134/05)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> e a Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, que mobilizam as contribuições de todos os setores da economia para atingir os objetivos de redução das emissões, incluindo o setor do transporte marítimo internacional, preveem que, se até 31 de dezembro de 2011 não for aprovado pelos Estados-Membros, no quadro da Organização Marítima Internacional (OMI), ou pela Comunidade, no quadro da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nos seus objetivos de redução, a Comissão deverá apresentar uma proposta no sentido de incluir as emissões dos transportes marítimos internacionais no compromisso comunitário de redução, tendo por objetivo a entrada em vigor do instrumento proposto até 2013. Essa proposta deverá minimizar os impactos negativos na competitividade da Comunidade, tendo simultaneamente em conta os potenciais benefícios ambientais.
- (2) O transporte marítimo tem impacto no clima mundial e na qualidade do ar, enquanto fonte de emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e de outras emissões que provoca, como óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), partículas e carbono preto.
- (3) O transporte marítimo internacional é o único meio de transporte que continua a não ser incluído no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União. Segundo a avaliação de impacto que acompanha a proposta do presente regulamento, as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo internacional ligado à União aumentaram 48% entre 1990 e 2007.
- (4) Perante a rápida evolução dos conhecimentos científicos sobre o impacto no clima mundial das emissões do transporte marítimo não relacionadas com a emissão de CO<sub>2</sub>, convém proceder periodicamente, no contexto do presente regulamento, a uma avaliação atualizada desse impacto. Com base nessas avaliações, a Comissão deverá analisar as implicações para as políticas e medidas a fim de reduzir essas emissões.

<sup>(1)</sup> JO C 67 de 6.3.2014, p. 170.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 16 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 5 de março de 2015. Posição do Parlamento Europeu de ....

<sup>(3)</sup> Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de melhorar e alargar o regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (JO L 140 de 5.6.2009, p. 63).

<sup>(4)</sup> Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa aos esforços a realizar pelos Estados-Membros para redução das suas emissões de gases com efeito de estufa a fim de respeitar os compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa da Comunidade até 2020 (JO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

- (5) A Resolução do Parlamento Europeu de 5 de fevereiro de 2014 sobre um quadro para as políticas de clima e de energia em 2030 instou a Comissão e os Estados-Membros a estabelecerem um objetivo vinculativo para a UE em 2030 de redução das emissões nacionais de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 40% em comparação com os níveis de 1990. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.
- (6) Nas suas conclusões de 23 e 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta europeia vinculativa de, pelo menos, 40% de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030 em comparação com os valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, e convidou a Comissão a continuar a estudar instrumentos e medidas com vista a uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, *inter alia*, para a promoção da redução de emissões e da eficiência energética nos transportes.
- (7) O Sétimo Programa de Ação da União em matéria de Ambiente (PAA) <sup>(1)</sup> salienta que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial. Neste contexto, o Sétimo PAA sublinha que o Livro Branco sobre os Transportes de 2011 necessita de ser apoiado por um enquadramento político sólido.
- (8) Em julho de 2011, a OMI adotou medidas técnicas e operacionais, designadamente o Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) para os navios novos e o Plano de Gestão da Eficiência Energética dos Navios (SEEMP), que permitirão minorar o previsto aumento das emissões de gases com efeito de estufa, mas que não podem por si só induzir as reduções absolutas das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional que são necessárias para que os esforços sejam consentâneos com o objetivo de limitar a 2 °C o aumento da temperatura global.
- (9) Segundo os dados fornecidos pela OMI, o consumo específico de energia e as emissões de CO<sub>2</sub> dos navios podem ser reduzidos até 75% através da aplicação de medidas operacionais e da utilização das tecnologias existentes; pode considerar-se que uma parte significativa dessas medidas apresenta uma boa relação custo-benefício, dado que a redução dos custos de combustível compensa os eventuais custos operacionais ou de investimento.
- (10) A melhor opção possível para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (sistema MRV) das emissões de CO<sub>2</sub>, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União, juntamente com as emissões de outros setores que já estão a contribuir para esse compromisso. O acesso público aos dados das emissões contribuirá para eliminar os entraves do mercado que impedem a adoção de muitas medidas com custos negativos que reduziriam as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo.
- (11) A adoção de medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de combustíveis é dificultada pela existência de entraves do mercado, como a falta de informações fiáveis sobre a eficiência da utilização de combustível nos navios ou das tecnologias disponíveis para adaptar os navios, a falta de acesso ao financiamento para investimentos na eficiência dos navios e a repartição dos incentivos, uma vez que os armadores não beneficiam dos seus investimentos na eficiência dos navios quando as faturas de combustível são pagas pelos operadores.
- (12) Os resultados da consulta das partes interessadas e dos debates com parceiros internacionais indicam que a inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa da União Europeia deve ser faseada, consistindo a primeira fase na aplicação de um sólido sistema MRV das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo e procedendo-se, numa fase posterior, à atribuição de um preço a essas emissões. Esta abordagem facilita a realização de progressos significativos a nível internacional relativamente ao acordo sobre as metas de redução das emissões de gases com efeito de estufa e outras medidas para alcançar tais reduções a custos mínimos.

<sup>(1)</sup> Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta» (JO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

- (13) A introdução de um sistema MRV da União deverá permitir reduzir até 2% as emissões, comparativamente a um cenário de manutenção do *statu quo*, e reduzir os custos líquidos agregados em cerca de 1,2 mil milhões de euros até 2030, uma vez que poderá contribuir para eliminar entraves do mercado, especialmente os relacionados com a falta de informação sobre a eficiência dos navios, fornecendo aos mercados relevantes informações comparáveis e fiáveis sobre o consumo de combustível e a eficiência energética. Esta redução dos custos de transporte facilitaria o comércio internacional. Além disso, a existência de um sistema MRV robusto constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado, normas de eficiência ou outras medidas, tanto a nível da UE como a nível mundial. Um tal sistema também fornece dados fiáveis para fixar metas precisas de redução das emissões e avaliar como evolui o contributo do transporte marítimo para a realização de uma economia de baixo carbono. Devido à dimensão internacional da navegação, um procedimento coordenado a nível mundial seria o método preferível e mais eficiente para reduzir as emissões do transporte marítimo internacional.
- (14) Todas as viagens intra-União, todas as viagens de entrada entre o último porto de escala situado fora da União e o primeiro porto de escala situado na União e todas as viagens de saída entre um porto situado na União e o porto de escala seguinte situado fora da União, incluindo viagens em lastro, devem ser consideradas relevantes para efeitos de monitorização. As emissões de CO<sub>2</sub> nos portos da União, incluindo as provenientes de navios atracados ou que navegam dentro do porto, deverão ser igualmente abrangidas, sobretudo tendo em conta que existem medidas específicas para as reduzir ou evitar. Estas regras deverão ser aplicadas a todos os navios sem discriminação, independentemente da bandeira. Contudo, uma vez que o presente regulamento se foca nos transportes marítimos, não deve estabelecer requisitos de monitorização, comunicação e verificação para movimentos de navios e atividades que não sejam de transporte de mercadorias ou de passageiros para fins comerciais, por exemplo, serviços de dragagem ou de quebra-gelo, instalação de condutas ou atividades em instalações *offshore*.
- (15) A fim de garantir condições de concorrência equitativas para os navios a operar em condições meteorológicas mais desfavoráveis, deverá ser possível incluir nos dados monitorizados com base no presente regulamento informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo.
- (16) O sistema MRV proposto deve assumir a forma de um regulamento, devido à natureza complexa e altamente técnica das disposições a introduzir e à necessidade de regras uniformemente aplicáveis em toda a União para refletir a dimensão internacional do transporte marítimo, em que numerosos navios escalam os portos de diferentes Estados-Membros, e também para facilitar a sua aplicação em toda a União.
- (17) Um sistema MRV robusto, especificamente aplicável aos navios, a nível da União, deve basear-se no cálculo das emissões resultantes do combustível consumido em viagens para e a partir dos portos da União, uma vez que os dados relativos às vendas de combustível não permitiriam estimativas suficientemente precisas do consumo de combustível neste âmbito específico, devido à grande capacidade dos tanques dos navios.
- (18) O sistema MRV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões, preservando, ao mesmo tempo, a confidencialidade das informações comerciais ou industriais. Este âmbito também alinha o sistema MRV da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.
- (19) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e otimizar o rácio custo-benefício do sistema MRV sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de MRV e verificação só devem ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 de arqueação bruta (GT). Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55% dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90% das emissões associadas. Este limiar não discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, conseqüentemente, a eficácia ambiental do sistema MRV.
- (20) Para reduzir ainda mais o custo administrativo dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização devem concentrar-se no CO<sub>2</sub>, que é o gás com efeito de estufa mais importante emitido pelos transportes marítimos.
- (21) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, as companhias devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização a bordo dos tanques de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

- (22) Qualquer companhia que seja responsável, durante um período de informação inteiro, por um navio envolvido em atividades de transporte marítimo deverá ser responsabilizada por todas as obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao dito período, incluindo a apresentação de um relatório de emissões verificado de forma satisfatória. Em caso de mudança de proprietário, o novo proprietário deverá ser responsável apenas pelas obrigações de monitorização e comunicação de informações relativas ao período de informação em que a dita mudança teve lugar. Para facilitar o cumprimento destas obrigações, o novo proprietário deverá receber uma cópia do último plano de monitorização e do documento de conformidade, se aplicável.
- (23) Nesta fase, o sistema MRV da União não deverá abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição que não sejam suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.
- (24) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) da OMI prevê a aplicação obrigatória do EEDI aos navios novos e a utilização dos SEEMP em toda a frota mundial.
- (25) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações deverão fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser abordadas, publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. A fim de garantir que não seja comprometida a proteção de interesses económicos legítimos superiores ao interesse público na divulgação, deverá aplicar-se um nível diferente de agregação de dados em casos excecionais, a pedido da companhia. Os dados comunicados à Comissão deverão ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão <sup>(1)</sup>.
- (26) A verificação por verificadores acreditados deverá assegurar que os planos de monitorização e os relatórios de emissões estão corretos e cumprem os requisitos previstos pelo presente regulamento. Os verificadores deverão verificar a credibilidade dos dados comparando os dados comunicados com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e nas características dos mesmos, como um elemento importante para simplificar a verificação. Essas estimativas podem ser fornecidas pela Comissão. De modo a garantir a imparcialidade, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>.
- (27) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade emitido por um verificador para demonstrar o cumprimento das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação. Os verificadores deverão comunicar à Comissão a emissão de tais documentos.
- (28) Com base na experiência adquirida no exercício de funções similares relacionadas com a segurança marítima, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) deverá, no âmbito do seu mandato, apoiar a Comissão através do desempenho de algumas funções.
- (29) A execução das obrigações relativas ao sistema MRV deverá assentar em instrumentos existentes, nomeadamente nos que foram criados ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> e da Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, e ainda nas informações sobre a emissão de documentos de conformidade. O documento que atesta a conformidade do navio com as obrigações de monitorização e comunicação de informações deverá ser adicionado pela Comissão à lista de certificados e documentos a que se refere o anexo IV da Diretiva 2009/16/CE.
- (30) Os Estados-Membros deverão enviar esforços para inspecionar os navios que entram nos portos sujeitos à sua jurisdição e relativamente aos quais não se disponha de determinada informação exigida relativamente ao documento de conformidade.
- (31) O incumprimento do disposto no presente regulamento deverá dar origem à aplicação de sanções. Os Estados-Membros deverão adotar regras relativas a essas sanções. Essas sanções deverão ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

<sup>(1)</sup> Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat (JO L 251 de 18.9.2012, p. 49).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

<sup>(3)</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).

<sup>(4)</sup> Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira (JO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

- (32) No caso dos navios que não cumpram os requisitos de monitorização e comunicação de informações por dois ou mais períodos de informação consecutivos, e se outras medidas de execução não tiverem permitido assegurar o seu cumprimento, é, todavia, adequado prever a possibilidade da sua expulsão. Essa medida deverá ser aplicada de modo a permitir a correção da situação de incumprimento num prazo razoável.
- (33) Os Estados-Membros que não tenham portos marítimos no seu território, nem navios que arvoem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, ou que tenham encerrado os respetivos registos nacionais de navios, deverão poder derrogar o disposto no presente regulamento no que respeita a sanções, desde que nenhum desses navios arvore a sua bandeira.
- (34) O sistema MRV da União deverá servir de modelo à aplicação de um sistema MRV mundial, que é preferível na medida em que pode ser considerado mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, com vista a facilitar o desenvolvimento, no âmbito da OMI, de regras internacionais de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais relevantes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas à OMI. Caso se chegue a acordo sobre um sistema MRV mundial, a Comissão deverá rever o sistema MRV da União com vista a harmonizá-lo com o sistema MRV mundial.
- (35) A fim de ter em conta as regras internacionais relevantes e as normas europeias e internacionais, assim como os progressos científicos e tecnológicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita ao reexame de certos aspetos técnicos da monitorização e comunicação de emissões de CO<sub>2</sub> dos navios e à especificação das regras para as atividades de verificação dos relatórios de emissões e os métodos de acreditação dos verificadores. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (36) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de modelos normalizados para a monitorização das emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações pertinentes, para a utilização de sistemas automatizados e modelos normalizados eletrónicos para comunicar de forma coerente as emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações pertinentes à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em questão, e para a definição das regras técnicas que especificam os parâmetros aplicáveis às categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro ou os navios porta-contentores e para a revisão desses parâmetros, 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>(1)</sup>.
- (37) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO<sub>2</sub> dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, devido à dimensão internacional do transporte marítimo, mas pode, devido à sua escala e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (38) As regras que estabelecem o sistema MRV deverão respeitar o disposto na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (39) O presente regulamento deverá entrar em vigor em 1 de julho de 2015, para assegurar que os Estados-Membros e as partes interessadas dispõem de tempo suficiente para tomar as medidas necessárias para a sua aplicação efetiva antes do início do primeiro período de informação, que tem início em 1 de janeiro de 2018,

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1

##### Objeto

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e de outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, tendo em vista promover a redução das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a 5 000, no que respeita às emissões de CO<sub>2</sub> geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.
2. O presente regulamento não é aplicável a navios de guerra, unidades auxiliares da Marinha, navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica ou navios do Estado afetos a serviços não comerciais.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Emissões de CO<sub>2</sub>», a libertação de CO<sub>2</sub> para a atmosfera pelos navios;
- b) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, não são abrangidas pela noção as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio e/ou no seu equipamento, as paragens num porto devidas à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, os transbordos de navio a navio realizados fora dos portos, e as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento;
- c) «Viagem», qualquer movimento de um navio que se inicie, ou termine, num porto de escala e que tenha por objetivo transportar passageiros ou mercadorias para fins comerciais;
- d) «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;
- e) «Arqueação bruta» (GT), a arqueação bruta calculada de acordo com as regras constantes do anexo 1 da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI) em Londres, em 23 de junho de 1969, ou de qualquer convenção posterior;
- f) «Verificador», uma entidade jurídica que realize atividades de verificação e esteja acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e do presente regulamento;
- g) «Verificação», as atividades levadas a cabo por um verificador para avaliar a conformidade dos documentos transmitidos pela companhia com os requisitos previstos no presente regulamento;
- h) «Documento de conformidade», um documento específico para um navio, emitido a uma companhia por um verificador, que confirma que esse navio respeita os requisitos do presente regulamento por um determinado período de informação;

- i) «Outras informações pertinentes», informações relativas às emissões de CO<sub>2</sub> resultantes do consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitem analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;
- j) «Fator de emissão», a taxa média de emissão de um gás com efeito de estufa no que respeita aos dados da atividade de um fluxo-fonte, pressupondo uma oxidação completa na combustão e uma conversão completa em todas as outras reações químicas;
- k) «Incerteza», parâmetro associado ao resultado da determinação de uma quantidade, que caracteriza a dispersão dos valores que poderiam razoavelmente ser atribuídos a essa quantidade, incluindo os efeitos de fatores sistemáticos e aleatórios, expresso em percentagem, e que descreve um intervalo de confiança próximo do valor médio compreendendo 95% dos valores inferidos tomando em consideração uma eventual assimetria da distribuição dos valores;
- l) «Prudente», um conjunto de pressupostos definido de forma a evitar qualquer subestimação das emissões anuais ou sobreestimação das distâncias ou das quantidades de carga transportadas;
- m) «Período de informação», o ano civil durante o qual devem ser monitorizadas e comunicadas as emissões de CO<sub>2</sub>. Para as viagens que se iniciam e terminam em dois anos civis diferentes, os dados relativos à monitorização e à comunicação de informações são contabilizados para o primeiro dos dois anos civis em causa;
- n) «Navio atracado», um navio amarrado com segurança ou fundeado num porto sob jurisdição de um Estado-Membro em operações de carga ou descarga ou em estada, inclusivamente quando não está a efetuar operações de movimentação de carga;
- o) «Classe de gelo», a classificação atribuída ao navio pelas autoridades nacionais competentes do Estado da bandeira, ou por uma organização reconhecida por este Estado, atestando que o navio foi concebido para navegar em condições de gelo marinho.

## CAPÍTULO II

### MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

#### Secção 1

#### PRINCÍPIOS E MÉTODOS DE MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

##### Artigo 4.º

#### **Princípios comuns de monitorização e comunicação de informações**

1. Em conformidade com os artigos 8.º a 12.º, as companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada um dos seus navios, os parâmetros relevantes durante um período de informação. Elas devem levar a cabo essa monitorização e essa comunicação em cada porto sob jurisdição de um Estado-Membro e em cada viagem para ou de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro.
2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger a totalidade das emissões de CO<sub>2</sub> resultantes da combustão de combustíveis enquanto o navio se encontrar no mar, bem como atracado. As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.
3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação pelo verificador.
4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar os dados relativos à monitorização, incluindo os pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de uma forma transparente que permita ao verificador reproduzir o modo como as emissões de CO<sub>2</sub> foram determinadas.
5. As companhias devem assegurar que a determinação das emissões de CO<sub>2</sub> não seja, de forma sistemática ou consciente, inexata. Devem identificar e reduzir qualquer fonte de imprecisões.
6. As companhias devem permitir estabelecer, com segurança razoável, a integridade dos dados das emissões de CO<sub>2</sub> a monitorizar e comunicar.

7. Nas suas subsequentes atividades de monitorização e comunicação de informações, as companhias devem procurar ter em linha de conta as recomendações incluídas nos relatórios de verificação emitidos nos termos do disposto no artigo 13.º n.ºs 3 ou 4.

#### Artigo 5.º

##### **Métodos de monitorização de emissões de CO<sub>2</sub> e de outras informações pertinentes**

1. Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias determinam as emissões de CO<sub>2</sub>, relativamente a cada um dos seus navios, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I, e monitorizam outras informações pertinentes, em conformidade com as regras definidas no anexo II, ou adotadas em conformidade com esse anexo.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os métodos definidos no anexo I e as regras definidas no anexo II, a fim de ter em conta as regras internacionais relevantes e as normas europeias e internacionais. A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os anexos I e II, a fim de melhorar os aspetos dos métodos de monitorização neles definidos, à luz dos progressos científicos e tecnológicos.

#### Secção 2

##### PLANO DE MONITORIZAÇÃO

#### Artigo 6.º

##### **Conteúdo e apresentação do plano de monitorização**

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias apresentam aos verificadores um plano de monitorização em relação a cada um dos seus navios, plano que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações pertinentes.

2. Não obstante o disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 31 de agosto de 2017, a companhia apresenta sem demora injustificada ao verificador um plano de monitorização, o mais tardar no prazo de dois meses a contar da primeira escala desses navios num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.

3. O plano de monitorização deve ser constituído por uma documentação exaustiva e transparente da metodologia de monitorização do navio em causa e contém, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) identificação e tipo do navio, incluindo o seu nome, o número de identificação IMO, o porto de registo ou de armamento e o nome do proprietário;
- b) nome e endereço da companhia, bem como números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;
- c) descrição das seguintes fontes de emissão de CO<sub>2</sub> a bordo do navio, como máquinas principais, máquinas auxiliares, turbinas a gás, caldeiras e geradores de gás inerte e tipos de combustíveis utilizados;
- d) descrição dos procedimentos, sistemas e responsabilidades utilizados para atualizar a lista das fontes de emissões de CO<sub>2</sub> durante o período de informação;
- e) descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar a exaustividade da lista de viagens;
- f) descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar o consumo de combustível do navio, incluindo:
  - i) o método escolhido entre os previstos no anexo I, para calcular o consumo de combustível de cada fonte de emissão de CO<sub>2</sub>, incluindo, se for caso disso, uma descrição do equipamento de medição utilizado,
  - ii) os procedimentos para a medição dos abastecimentos de combustível e do combustível existente nos tanques, descrição do equipamento de medição utilizado e procedimentos de registo, recuperação, transmissão e armazenamento de informações sobre as medições, quando relevante,
  - iii) método escolhido para determinar a densidade, quando aplicável,

- iv) um procedimento destinado a garantir que a incerteza total inerente às medições do combustível é conforme com os requisitos do presente regulamento, se possível com referência à legislação nacional, às cláusulas constantes dos contratos dos clientes ou às normas de precisão do fornecedor de combustível;
- g) cada um dos fatores de emissão utilizados para cada tipo de combustível, ou, em caso de combustíveis alternativos, as metodologias para a determinação dos fatores de emissão, incluindo a metodologia aplicada à amostragem, métodos de análise e descrição dos laboratórios utilizados com a acreditação ISO 17025 desses laboratórios, se existir;
- h) a descrição dos procedimentos utilizados para determinar os dados de atividade por viagem, incluindo:
  - i) os procedimentos, as responsabilidades e as fontes de dados para determinação e registo da distância,
  - ii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo da carga transportada e o número de passageiros, consoante os casos,
  - iii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo do tempo passado no mar entre o porto de partida e o porto de chegada;
- i) descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;
- j) folha de registo de revisão para o registo de todos os detalhes da história da revisão.

4. O plano de monitorização pode conter também informações sobre a classe de gelo do navio e/ou sobre os procedimentos, responsabilidades, fórmulas e fontes de dados para determinação e registo da distância percorrida e do tempo passado no mar ao navegar no gelo.

5. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. Esses modelos, incluindo as regras técnicas que visam a sua aplicação uniforme, são determinados pela Comissão, através de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

#### Artigo 7.º

#### Alterações ao plano de monitorização

1. As companhias verificam regularmente, pelo menos uma vez por ano, se o plano de monitorização do navio reflete a natureza e o funcionamento do navio e se a metodologia de monitorização pode ser melhorada.
2. As companhias alteram o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:
  - a) ocorreu uma mudança de companhia;
  - b) foram geradas novas emissões de CO<sub>2</sub> em resultado de novas fontes de emissão ou da utilização de novos combustíveis ainda não constantes do plano de monitorização;
  - c) a disponibilidade dos dados sofreu alteração, devido à utilização de novos tipos de equipamentos de medição, novos métodos de amostragem ou métodos de análise, ou por outras razões que possam afetar o rigor na determinação de emissões de CO<sub>2</sub>;
  - d) concluiu-se que os dados resultantes do método de monitorização aplicado eram incorretos;
  - e) constatou-se que uma das partes do plano de monitorização não cumpre os requisitos do presente regulamento e a companhia tem de o rever nos termos do artigo 13.º, n.º 1.
3. As companhias notificam sem demora injustificada aos verificadores quaisquer propostas de alteração do plano de monitorização.
4. As alterações ao plano de monitorização referidas nas alíneas b), c) e d) do n.º 2 do presente artigo são sujeitas à avaliação do verificador, nos termos do artigo 13.º, n.º 1. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia se essas alterações são ou não conformes.

## Secção 3

MONITORIZAÇÃO DAS EMISSÕES DE CO<sub>2</sub> E OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

## Artigo 8.º

**Monitorização das atividades durante um período de informação**

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias monitorizam as emissões de CO<sub>2</sub> de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização avaliado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado para determinar emissões de CO<sub>2</sub>, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o disposto na Parte A do anexo I.

## Artigo 9.º

**Monitorização por viagem**

1. Com base no plano de monitorização avaliado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, as companhias monitorizam, relativamente a cada navio que chega a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, ou que dele parte, e em relação a cada viagem para ou a partir de tal porto, os seguintes parâmetros, em conformidade com a Parte A do anexo I e com a Parte A do anexo II:

- a) porto de partida e porto de chegada, incluindo data e hora de partida e de chegada;
- b) quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;
- c) CO<sub>2</sub> emitido;
- d) distância percorrida;
- e) tempo passado no mar;
- f) carga transportada;
- g) atividade de transporte.

As companhias podem também monitorizar informações relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo, se aplicável.

2. Em derrogação do disposto no n.º 1 do presente artigo, e sem prejuízo do artigo 10.º, a companhia fica isenta da obrigação de monitorizar, por viagem e relativamente a certo navio, as informações referidas no n.º 1 do presente artigo, se:

- a) todas as viagens que tenham efetuado durante o período de informação tiverem como origem ou destino um porto sob jurisdição de um Estado-Membro; e
- b) o navio efetuar, segundo o seu plano de navegação, mais de 300 viagens durante o período de informação.

## Artigo 10.º

**Monitorização anual**

Com base no plano de monitorização nos termos do artigo 13.º, n.º 1, em relação a cada navio e a cada ano civil, as companhias monitorizam, em conformidade com a Parte A do anexo I e com a Parte B do anexo II, os parâmetros seguintes:

- a) quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;
- b) total das emissões de CO<sub>2</sub> agregadas, no âmbito de aplicação do presente regulamento;
- c) emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- d) emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- e) emissões de CO<sub>2</sub> agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- f) emissões de CO<sub>2</sub> ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está atracado;

- g) distância total percorrida;
- h) tempo total passado no mar;
- i) atividade de transporte total;
- j) eficiência energética média.

As companhias podem monitorizar informações relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo, se aplicável.

As companhias podem também monitorizar o combustível consumido e o CO<sub>2</sub> emitido, estabelecendo uma distinção com base noutros critérios definidos no plano de monitorização.

#### Secção 4

#### COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

#### Artigo 11.º

#### Conteúdo do relatório de emissões

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias apresentam à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com o artigo 13.º.

2. Sempre que ocorra mudança de companhia, a nova companhia deve assegurar que cada navio sob a sua responsabilidade cumpre os requisitos do presente regulamento em relação à totalidade do período de informação em que assuma a responsabilidade pelo navio em causa.

3. As companhias incluem no relatório de emissões as seguintes informações:

a) dados de identificação do navio e da companhia, incluindo:

- i) nome do navio,
- ii) número de identificação IMO,
- iii) porto de registo ou porto de armamento,
- iv) classe de gelo do navio, se incluída no plano de monitorização,
- v) eficiência técnica do navio [Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) ou Índice Estimativo do Valor (EIV) em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável],
- vi) nome do proprietário do navio,
- vii) endereço do proprietário do navio e do seu estabelecimento principal,
- viii) nome da companhia (se não for a proprietária do navio),
- ix) endereço da companhia (se não for a proprietária do navio) e do seu estabelecimento principal,
- x) endereço, números de telefone e de fax e correio eletrónico de uma pessoa de contacto;

b) identidade do verificador que avaliou o relatório de emissões;

c) informações sobre o método de monitorização utilizado e o nível de incerteza associado;

d) resultados da monitorização anual dos parâmetros nos termos do artigo 10.º.

*Artigo 12.º***Formato do relatório de emissões**

1. O relatório de emissões é apresentado através de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados, incluindo modelos eletrónicos.
2. A Comissão determina, através de atos de execução, as regras técnicas subjacentes aos formatos de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

**CAPÍTULO III****VERIFICAÇÃO E ACREDITAÇÃO***Artigo 13.º***Âmbito das atividades de verificação e relatório de verificação**

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º e 7.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia acorda com o verificador o prazo necessário para fazer tal revisão. Esse prazo não deve nunca exceder o início do período de informação.
2. O verificador avalia a conformidade do relatório de emissões com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e nos anexos I e II.

Especificamente, o verificador avalia se as emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações pertinentes constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização.

3. Se, avaliada a verificação, o verificador concluir com razoável certeza, que o relatório de emissões está isento de inexatidões materiais apresenta um relatório de verificação atestando como satisfatório o relatório de emissões. Esse relatório inclui todas as questões relevantes para o trabalho executado pelo verificador.
4. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém inexatidões ou não conformidades com os requisitos do presente regulamento, o verificador deve informar atempadamente a companhia. A companhia corrige então quaisquer inexatidões ou não conformidades de modo a que o processo de verificação seja concluído a tempo, submetendo ao verificador o relatório de emissões revisto e quaisquer outras informações que tenham sido necessárias para superar as não conformidades identificadas. No seu relatório de verificação, o verificador declara se as inexatidões ou não conformidades identificadas durante o processo de avaliação da verificação foram ou não corrigidas pela companhia. Se as inexatidões ou não conformidades comunicadas não tiverem sido corrigidas e, individualmente ou em conjunto, originarem inexatidões materiais, o verificador apresenta um relatório de verificação que ateste que o relatório de emissões não preenche os requisitos do presente regulamento.

*Artigo 14.º***Obrigações e princípios gerais para os verificadores**

1. O verificador é independente da companhia ou do operador do navio e realiza as atividades exigidas ao abrigo do presente regulamento no interesse público. Para o efeito, nem o verificador nem qualquer parte da mesma pessoa coletiva, deve ser uma companhia ou um operador de navios, o proprietário de uma companhia ou propriedade desta, nem deve ter relações com a companhia suscetíveis de afetar as suas independência e imparcialidade.
2. Ao considerar a verificação do relatório de emissões e dos procedimentos de monitorização aplicados pela companhia, o verificador avalia a fiabilidade, a credibilidade e o rigor dos sistemas de monitorização e dos dados e informações relativos às emissões de CO<sub>2</sub> que foram comunicados, designadamente:
  - a) a imputação do consumo de combustível às viagens;
  - b) os dados comunicados em relação ao consumo de combustível e as medições e cálculos conexos;
  - c) a escolha e a utilização de fatores de emissão;
  - d) os cálculos conducentes à determinação das emissões globais de CO<sub>2</sub>;
  - e) os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética.

3. O verificador só tomará em consideração os relatórios de emissões apresentados nos termos do artigo 12.º se existirem dados e informações fiáveis e credíveis que permitam determinar as emissões de CO<sub>2</sub> com um razoável grau de certeza e desde que estejam assegurados os seguintes aspetos:

- a) os dados comunicados são coerentes com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas;
- b) os dados comunicados não contêm incoerências, designadamente ao comparar a quantidade total de combustível adquirida anualmente por cada navio e o consumo agregado de combustível nas viagens;
- c) a recolha dos dados foi efetuada de acordo com as normas aplicáveis; e
- d) os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.

#### *Artigo 15.º*

#### **Procedimentos de verificação**

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as emissões de CO<sub>2</sub> comunicadas com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem detetados desvios significativos, o verificador realiza novas análises.

2. O verificador identifica potenciais riscos relacionados com as diversas etapas de cálculo, reexaminando todas as fontes de dados e metodologias utilizadas.

3. O verificador toma em consideração quaisquer métodos de controlo efetivo dos riscos aplicados pela companhia para reduzir os níveis de incerteza associados à exatidão específica dos métodos de monitorização utilizados.

4. A companhia fornece ao verificador todas as informações suplementares que lhe permitam realizar os procedimentos de verificação. O verificador pode efetuar verificações no local durante o processo de verificação para determinar a fiabilidade dos dados e informações comunicados.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º, a fim de especificar melhor as regras aplicáveis às atividades de verificação referidas no presente Regulamento e os métodos de acreditação dos verificadores. Ao adotar esses atos, a Comissão deve atender aos elementos referidos na parte A do anexo III. As regras especificadas nesses atos delegados basear-se-ão nos princípios de verificação previstos no artigo 14.º e nas normas internacionalmente aceites que forem pertinentes.

#### *Artigo 16.º*

#### **Acreditação dos verificadores**

1. Os verificadores que avaliem os planos de monitorização e os relatórios de emissões e que emitam os relatórios de verificação e os documentos de conformidade referidos no presente regulamento devem estar acreditados, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

2. Sempre que o presente regulamento não preveja disposições específicas relativas à acreditação dos verificadores, são aplicáveis as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

3. É conferido à Comissão o poder de adotar atos delegados previsto no artigo 23.º, a fim de aprofundar a especificação dos métodos de acreditação dos verificadores. Ao adotar esses atos, a Comissão atende aos elementos referidos na parte B do anexo III. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos no artigo 14.º e nas relevantes normas internacionalmente aceites.

### **CAPÍTULO IV**

#### **CONFORMIDADE E PUBLICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES**

#### *Artigo 17.º*

#### **Documento de conformidade**

1. Se o relatório de emissões satisfizer os requisitos estabelecidos nos artigos 11.º a 15.º e nos anexos I e II, o verificador emite, com base num relatório de verificação, um documento de conformidade para o navio em causa.

2. O documento de conformidade inclui as seguintes informações:
  - a) identificação do navio (nome, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);
  - b) nome, endereço e estabelecimento principal do proprietário do navio;
  - c) identidade do verificador;
  - d) data de emissão do documento de conformidade, o seu período de validade e o período de informação a que se refere.
3. Os documentos de conformidade são válidos pelo período de 18 meses após o termo do período de informação.
4. O verificador comunica sem demora à Comissão e à autoridade do Estado de bandeira a emissão de qualquer documento de conformidade e transmite as informações referidas no n.º 2 com recurso a sistemas automatizados e a formatos de intercâmbio de dados devidamente preenchidos, incluindo modelos eletrónicos.
5. A Comissão determina, através de atos de execução, as regras técnicas para os formatos de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

#### *Artigo 18.º*

##### **Obrigação de conservar um documento de conformidade válido a bordo**

Até 30 de junho do ano seguinte ao termo de um período de informação, os navios que cheguem a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam e que tenham efetuado viagens durante esse período de informação devem conservar a bordo um documento de conformidade.

#### *Artigo 19.º*

##### **Cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações e das inspeções**

1. Com base nas informações publicadas nos termos do artigo 21.º, n.º 1, cada Estado-Membro toma todas as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º pelos navios que arvoram a sua bandeira. Os Estados-Membros consideram como prova de conformidade o facto de ter sido emitido um documento de conformidade para o navio em causa, como refere o artigo 17.º, n.º 4.
2. Os Estados-Membros asseguram que as inspeções de navios em portos sob a sua jurisdição realizadas nos termos da Diretiva 2009/16/CE incluem a verificação da presença, a bordo, de um documento de conformidade válido.
3. Para cada navio a respeito do qual não se disponha das informações referidas no artigo 21.º, n.º 2, alíneas i) e j), no momento em que tal navio entre num porto sob a sua jurisdição, os Estados-Membros podem verificar a presença, a bordo, de um documento de conformidade válido.

#### *Artigo 20.º*

##### **Sanções, intercâmbio de informações e ordem de expulsão**

1. Os Estados-Membros instituem um regime de sanções aplicável em caso de incumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua imposição. As sanções instituídas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até 1 de julho de 2017 e notificam-na sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.
2. Os Estados-Membros estabelecem um intercâmbio eficaz de informações e uma cooperação efetiva entre as autoridades nacionais responsáveis pelo cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações ou, se for caso disso, entre as suas autoridades responsáveis pelos procedimentos de aplicação de sanções. Os procedimentos nacionais de aplicação de sanções instaurados pelos Estados-Membros contra um determinado navio são notificados à Comissão, à Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa.

3. Em relação aos navios que não cumpram os requisitos de monitorização e comunicação de informações durante dois ou mais períodos de informação, consecutivos e caso a aplicação de outras medidas de execução não tenha conseguido assegurar o seu cumprimento, a autoridade competente do Estado do porto de entrada pode emitir uma ordem de expulsão, que é notificada à Comissão, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, o Estado-Membro recusa a entrada desse navio em qualquer dos seus portos até a respetiva companhia cumprir as obrigações de monitorização e comunicação de informações que lhe incumbem por força dos artigos 11.º e 18.º, sendo esse cumprimento confirmado pela notificação de um documento de conformidade válido à autoridade nacional competente do Estado do porto que emitiu a ordem de expulsão. O disposto no presente número não prejudica as normas marítimas internacionais aplicáveis aos navios em perigo.

4. O proprietário ou o operador de um navio ou o seu representante nos Estados-Membros têm o direito de recorrer de uma ordem de expulsão para um órgão jurisdicional e de dele serem devidamente informados pela autoridade competente do Estado-Membro do porto de entrada. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso adequadas para o efeito.

5. Os Estados-Membros que não disponham de portos marítimos no seu território e que tenham encerrado o seu registo nacional de navios, ou que não tenham navios que arvore a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, podem beneficiar de uma derrogação do disposto no presente artigo enquanto esses navios não arvorarem a sua bandeira. Quando um Estado-Membro tencionar fazer uso dessa derrogação, notifica a Comissão o mais tardar em 1 de julho de 2015. Qualquer alteração subsequente é também comunicada à Comissão.

#### Artigo 21.º

##### Publicação das informações e relatório da Comissão

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, a informação relativa às emissões de CO<sub>2</sub> comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações referidas no n.º 2 do presente artigo.

2. Na informação a publicar, a Comissão inclui as seguintes informações:

- a) identificação do navio (nome, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);
- b) eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);
- c) emissões de CO<sub>2</sub> anuais;
- d) consumo total anual de combustível nas viagens;
- e) consumo médio anual de combustível e emissões de CO<sub>2</sub> por distância percorrida nas viagens;
- f) consumo médio anual de combustível e emissões de CO<sub>2</sub> por distância percorrida e carga transportada nas viagens;
- g) tempo total passado anualmente no mar em viagens;
- h) metodologia aplicada para a monitorização;
- i) data de emissão e data de termo da validade do documento de conformidade;
- j) identidade do verificador que avaliou o relatório de emissões;
- k) Quaisquer outras informações monitorizadas e comunicadas numa base voluntária nos termos do artigo 10.º.

3) Sempre que, devido a circunstâncias específicas, a divulgação de uma categoria de dados agregados nos termos do n.º 2, que não diga respeito a emissões de CO<sub>2</sub>, possa exceionalmente afetar a proteção de interesses comerciais que mereçam ser protegidos como interesse económico legítimo superior ao interesse público na divulgação em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, deve ser aplicado um nível diferente de agregação desses dados específicos, a pedido da companhia, a fim de proteger esses interesses. Nos casos em que não seja possível a aplicação de um nível diferente de agregação, a Comissão não publica essas informações.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

4. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões de CO<sub>2</sub> e outras informações relevantes provenientes do transporte marítimo, incluindo resultados agregados e explicados, com vista a informar o público e permitir uma avaliação das emissões de CO<sub>2</sub> e da eficiência energética do transporte marítimo em função da dimensão, tipo de navios, atividade, ou qualquer outra categoria considerada relevante.
5. A Comissão procede a uma avaliação, a cada dois anos, do impacto geral do setor dos transportes marítimos no clima mundial, incluindo as que não estão relacionadas com as emissões de CO<sub>2</sub>, ou com os seus efeitos.
6. No âmbito do seu mandato, a EMSA presta assistência à Comissão no cumprimento do disposto no presente artigo e nos artigos 12.º e 17.º do presente regulamento, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

## CAPÍTULO V

### COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

#### *Artigo 22.º*

#### **Cooperação internacional**

1. A Comissão informa regularmente a OMI e outros organismos internacionais relevantes a respeito da aplicação do presente regulamento, sem prejuízo da repartição de competências ou dos processos de tomada de decisões previstos nos Tratados.
2. A Comissão e, quando relevante, os Estados-Membros mantêm um intercâmbio técnico com países terceiros, em especial sobre o futuro desenvolvimento de métodos de monitorização, a organização da comunicação de informações e a verificação dos relatórios de emissões.
3. Caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa ou sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexamina o presente regulamento e, se se justificar, propõe alterações ao mesmo a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional.

## CAPÍTULO VI

### PODERES DELEGADOS, COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO E DISPOSIÇÕES FINAIS

#### *Artigo 23.º*

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual e consulte peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.
2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 1 de julho de 2015. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

5. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 24.º*

**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 26 do Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do Comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 25.º*

**Alterações à Diretiva 2009/16/CE**

O seguinte ponto é aditado à lista constante do anexo IV da Diretiva 2009/16/CE:

- «50. Documento de conformidade emitido ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/... (\*) (\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho, de..., relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE.

---

(\*) JO ...».

*Artigo 26.º*

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor em 1 de julho de 2015.

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

Feito em Bruxelas, em ...

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

...

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

...

---

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

(\*\*) Número e a data do presente regulamento no texto e uma nota de rodapé que contenha o título completo e a referência JO.

## ANEXO I

**Métodos de monitorização das emissões de CO<sub>2</sub>**A. CÁLCULO DAS EMISSÕES DE CO<sub>2</sub> (ARTIGO 9.º)

Para efeitos de cálculo das emissões de CO<sub>2</sub>, as companhias aplicam a seguinte fórmula:

Consumo de combustível × fator de emissão

No consumo de combustível inclui-se o combustível consumido pelas máquinas principais, pelas máquinas auxiliares, turbinas a gás, caldeiras e pelos geradores de gás inerte.

O consumo de combustível nos portos com os navios atracados é calculado separadamente.

Em princípio, são utilizados valores por defeito para os fatores de emissão dos combustíveis, a não ser que a companhia decida usar os dados sobre a qualidade do combustível constantes das guias de entrega de combustível (BDN) e utilizados para demonstrar o cumprimento dos regulamentos aplicáveis em matéria de emissões de enxofre.

Esses valores por defeito para os fatores de emissão baseiam-se nos valores do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC) mais recentes disponíveis. Esses valores podem ser obtidos a partir do anexo VI do Regulamento (UE) n.º 601/2012 <sup>(1)</sup>.

Devem aplicar-se fatores de emissão adequados aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não-fósseis.

B. MÉTODOS PARA DETERMINAÇÃO DAS EMISSÕES DE CO<sub>2</sub>

A companhia deve definir no plano de monitorização o método de monitorização utilizado para calcular o consumo de combustível para cada tipo de navio sob a sua responsabilidade e assegurar que, uma vez escolhido, esse método é aplicado de forma coerente.

Deve utilizar-se o consumo real de combustível em cada viagem, calculado segundo um dos métodos seguintes:

- a) Guia de entrega de combustível (BDN) e inventários periódicos dos tanques de combustível;
- b) monitorização dos tanques de combustível a bordo;
- c) medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis;
- d) medição direta das emissões de CO<sub>2</sub>.

Pode ser utilizada uma combinação destes métodos, logo que seja avaliada pelo verificador, se tal melhorar a precisão da medição em termos globais.

## 1. Método A: BDN e inventários periódicos dos tanques de combustível

Este método baseia-se na quantidade e no tipo de combustível definidos na BDN, conjugados com inventários periódicos dos tanques de combustível baseados nas leituras efetuadas nos tanques. O combustível existente no início do período, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período e o combustível extraído dos tanques entre o início e o fim do período, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão, de 21 de junho de 2012, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 181 de 12.7.2012, p. 30).

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Este método não deve ser utilizado se não estiverem disponíveis a bordo dos navios BDN, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, nomeadamente no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado.

Ao abrigo dos atuais regulamentos do anexo VI da Marpol, a BDN é obrigatória e conservada a bordo durante três anos após o abastecimento do combustível, devendo estar facilmente disponíveis. O inventário periódico dos tanques de combustível a bordo baseia-se nas leituras efetuadas nos tanques. Utiliza quadros relativos a cada tanque para determinar o volume no momento da leitura. A incerteza associada às guias de entrega de combustível deve ser especificada no plano de monitorização. As leituras efetuadas nos tanques de combustível devem obedecer a métodos adequados, designadamente sistemas automatizados, sondagens e sondas de medição. O método de sondagem dos tanques e o grau de incerteza a ele associado devem ser especificados no plano de monitorização.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques forem determinadas em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) os sistemas de medição de bordo;
- b) a densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN.

A densidade real é expressa em kg/l e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

## 2. Método B: monitorização dos tanques de combustível a bordo

Este método baseia-se nas leituras efetuadas em todos os tanques de combustível a bordo. As leituras devem realizar-se diariamente, quando o navio estiver no mar, e de cada vez que o navio carregue ou descarregue combustível.

As variações cumulativas do nível dos tanques de combustível entre duas leituras correspondem ao combustível consumido durante o período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

As leituras efetuadas nos tanques de combustível devem obedecer a métodos adequados, como os sistemas automatizados, as sondagens e as sondas de medição. O método de sondagem dos tanques e a incerteza a ele associada devem ser especificados no plano de monitorização.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) os sistemas de medição de bordo;
- b) a densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN;
- c) a densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente.

A densidade real é expressa em kg/l e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

### 3. Método C: medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis

Este método baseia-se na medição dos fluxos de combustível a bordo. Os dados resultantes de todos os medidores de fluxo para as fontes de emissão de CO<sub>2</sub> relevantes devem ser combinados para determinar o consumo de combustível total num período específico.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos medidores de fluxo utilizados devem ser especificados no plano de monitorização.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) os sistemas de medição de bordo;
- b) a densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN.

A densidade real é expressa em kg/l e determinada para a temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

### 4. Método D: medição direta das emissões de CO<sub>2</sub>

A medição direta das emissões de CO<sub>2</sub> pode ser utilizada para viagens e para as emissões de CO<sub>2</sub> verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO<sub>2</sub> emitido inclui-se o CO<sub>2</sub> emitido pelas máquinas principais, pelas máquinas auxiliares, turbinas a gás, pelas caldeiras e pelos geradores de gás inerte. No caso dos navios que comuniquem informações baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO<sub>2</sub> medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO<sub>2</sub> nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO<sub>2</sub> do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos dispositivos utilizados devem ser especificados no plano de monitorização.

---

## ANEXO II

**Monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima**

## A. MONITORIZAÇÃO POR VIAGEM (ARTIGO 9.º)

1. Para efeitos da monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima por viagem (artigo 9.º, n.º 1), as companhias devem respeitar as seguintes regras:

- a) para a data e a hora de partida e de chegada utiliza-se o Tempo Médio de Greenwich (*Greenwich Mean Time* — GMT). O tempo passado no mar é calculado com base nas informações relativas à partida e à chegada aos portos e excluir o período em que o navio esteja fundeado;
- b) a distância percorrida pode corresponder à rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada ou à distância efetivamente percorrida. Caso se utilize a distância da rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada, deve ter-se em conta um fator de correção prudente para garantir que a distância percorrida não é significativamente subestimada. O plano de monitorização deve especificar o cálculo da distância utilizado e, se necessário, o fator de correção utilizado. A distância percorrida deve ser expressa em milhas náuticas;
- c) a atividade de transporte é determinada multiplicando a distância percorrida pela carga transportada;
- d) no caso dos navios de passageiros, a carga transportada é expressa pelo número de passageiros. Relativamente a todas as outras categorias de navios, a quantidade de carga transportada é expressa quer em toneladas métricas quer em metros cúbicos padrão, conforme adequado;
- e) relativamente aos navios ro-ro, a carga transportada é definida como o número de unidades de carga (camiões, automóveis, etc.) ou de metros de fila ocupados, multiplicado por valores predefinidos para o respetivo peso. Nos casos em que a carga transportada por navios ro-ro tenha sido definida com base no anexo B da norma CEN EN 16258 (2012), abrangendo «Metodologia para o cálculo e declaração de consumo de energia e emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte (carga e passageiros)», essa definição é considerada como estando conforme com o presente regulamento;

Para efeitos do presente regulamento, navio ro-ro significa um navio concebido para o transporte de unidades de transporte de carga ro-ro ou contendo espaços de carga ro-ro.

- f) relativamente aos navios porta-contentores, a carga transportada é definida como o peso total em toneladas de carga ou, na sua falta, o número de TEU multiplicado por valores predefinidos para o respetivo peso. Nos casos em que a carga transportada por um navio porta-contentores seja definida de acordo com as orientações ou instrumentos da OMI ao abrigo da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS), essa definição é considerada conforme com o presente regulamento.

Para efeitos do presente regulamento, «navio porta-contentores» significa um navio destinado exclusivamente ao transporte de contentores nos porões ou no convés;

- g) a determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, navios ro-ro e navios porta-contentores deve permitir ter em conta, sempre que aplicável, o peso, o volume da carga e o número de passageiros transportados. Essas categorias devem incluir, nomeadamente, os navios petroleiros, os navios graneleiros, os navios de carga geral, os navios de carga frigoríficos, os navios de transporte de veículos e os navios de carga combinada.
2. A fim de garantir condições uniformes de aplicação do n.º 1, alínea g), a Comissão adota, através de atos de execução, regras técnicas que especificam os parâmetros aplicáveis a cada uma das outras categorias de navios referidos nessa alínea.

Esses atos de execução são adotados o mais tardar em 31 de dezembro de 2016, em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

A Comissão, através de atos de execução, pode rever, sempre que adequado, os parâmetros aplicáveis referidos no n.º 1, alínea g). Quando relevante, a Comissão deve rever igualmente esses parâmetros para ter em conta as alterações ao presente anexo nos termos do artigo 5.º, n.º 2. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

3. No cumprimento das regras previstas nos números 1 e 2, as companhias podem igualmente optar por incluir informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à navegação no gelo.

#### B. MONITORIZAÇÃO ANUAL (ARTIGO 10.º)

Para efeitos de monitorização anual de outras informações pertinentes em termos de clima, as companhias devem respeitar as seguintes regras:

Os valores a monitorizar ao abrigo do artigo 10.º são determinados por agregação dos respetivos dados por viagem.

A eficiência energética média é monitorizada por meio de pelo menos quatro indicadores — o consumo de combustível por distância, o consumo de combustível por atividade de transporte, as emissões de CO<sub>2</sub> por distância e as emissões de CO<sub>2</sub> por atividade de transporte — que são calculadas da seguinte forma:

Consumo de combustível por distância = consumo total anual de combustível/distância total percorrida

Consumo de combustível por atividade de transporte = consumo total anual de combustível/atividade de transporte total

Emissões de CO<sub>2</sub> por distância = emissões de CO<sub>2</sub> totais anuais/distância total percorrida

Emissões de CO<sub>2</sub> por atividade de transporte = emissões de CO<sub>2</sub> totais anuais/atividade de transporte total

No cumprimento destas regras, as companhias podem igualmente optar por incluir informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à navegação no gelo, bem como outras informações relacionadas com o combustível consumido e com o nível das emissões de CO<sub>2</sub>, discriminadas com base noutros critérios definidos no plano de monitorização.

## ANEXO III

**Elementos a considerar para os atos delegados previstos nos artigos 15.º e 16.º**

## A. PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

- Competências dos verificadores;
- Documentos a apresentar pelas companhias aos verificadores;
- Avaliação de risco a efetuar pelos verificadores;
- Avaliação da conformidade do plano de monitorização;
- Verificação do relatório de emissões;
- Nível de materialidade;
- Razoável certeza dos verificadores;
- Inexatidões materiais e não conformidades;
- Conteúdo do relatório de verificação;
- Recomendações de melhoria;
- Comunicação entre companhias, verificadores e a Comissão

## B. ACREDITAÇÃO DOS VERIFICADORES

- Como pode ser solicitada a acreditação para as atividades de transporte marítimo;
  - Como serão os verificadores avaliados pelos organismos nacionais de acreditação para a emissão de um certificado de acreditação;
  - Como é efetuada a fiscalização pelos organismos nacionais de acreditação exigida para confirmar a continuação da acreditação;
  - Requisitos a preencher pelos organismos nacionais de acreditação para serem competentes para conceder a acreditação aos verificadores das atividades de transporte marítimo, incluindo a referência às normas harmonizadas.
-

**Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 6/2015 do Conselho em primeira leitura com vista à adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE**

(2015/C 134/06)

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de julho de 2013, a Comissão apresentou a proposta em epígrafe <sup>(1)</sup> e a respetiva avaliação de impacto ao Conselho e ao Parlamento Europeu.

2. O Comité Económico e Social adotou o seu parecer em 16 de outubro de 2013 <sup>(2)</sup>.

O Parlamento Europeu adotou o seu parecer em primeira leitura em 16 de abril de 2014 <sup>(3)</sup>, tendo adotado 85 alterações.

3. O Conselho e o Parlamento Europeu realizaram negociações informais com vista à obtenção de um acordo na fase da posição do Conselho em primeira leitura («acordo em segunda leitura antecipada»). Essas negociações foram concluídas em 18 de novembro de 2014 com um acordo provisório.

4. Em 3 de dezembro de 2014, a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) do Parlamento Europeu aprovou os resultados das negociações do tríplice informal. Nesse mesmo dia, o presidente da Comissão ENVI informou, por carta, o presidente do Coreper I de que, juntamente com o relator, recomendaria ao plenário que aceitasse a posição do Conselho sem alterações na segunda leitura do Parlamento se o Conselho transmitisse formalmente ao Parlamento Europeu a sua posição conforme acordada, sob reserva de revisão jurídico-linguística.

5. Nessa base, em 17 de dezembro de 2014 o Conselho confirmou o seu acordo político sobre o texto do referido regulamento <sup>(4)</sup>, tal como ficara acordado pelas duas instituições.

## II. OBJETIVO

O principal objetivo do regulamento proposto é criar um sistema para a monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo, como um primeiro passo no sentido de um sistema MCV global.

## III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

### A. Generalidades

No seguimento da votação em plenário, o Parlamento Europeu e o Conselho conduziram negociações com vista a alcançar um acordo em segunda leitura, com base numa posição do Conselho em primeira leitura aceitável pelo Parlamento. O texto da posição do Conselho em primeira leitura reflete inteiramente o compromisso alcançado entre os legisladores.

### B. Questões principais

As alterações introduzidas na proposta da Comissão refletem, em geral, a necessidade de encontrar o equilíbrio certo na criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) que mantenha a flexibilidade e ao mesmo tempo assegure a igualdade das condições de concorrência e minimize a carga administrativa.

Mais especificamente, as principais questões que exigiram modificações em comparação com a proposta original da Comissão foram as seguintes:

a) a lista de definições, que foi alargada com a inclusão de novas definições, tendo outras sido mais bem especificadas;

b) o conteúdo e o procedimento para as modificações ao plano de monitorização;

<sup>(1)</sup> 11851/13.

<sup>(2)</sup> CESE 5340/2013.

<sup>(3)</sup> 8671/14.

<sup>(4)</sup> 16238/14.

- c) os tipos de monitorização das emissões de CO<sub>2</sub>, tendo sido introduzida uma isenção especial à monitorização por viagem; foi também incluída a possibilidade de monitorizar e comunicar numa base voluntária, tanto anualmente como por viagem, elementos de informações adicionais, tais como os relativos à classe de navegação no gelo do navio e à navegação no gelo;
- d) a organização das atividades de verificação, com vista a clarificar a sequência das ações e simplificar o processo;
- e) a estrutura e o conteúdo do cumprimento e o mecanismo de sanções, em conjunto com as possíveis ligações com a Diretiva 2009/16/CE relativa ao controlo pelo Estado do porto;
- f) a supressão da ligação ao Regulamento (UE) n.º 525/2013 relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas;
- g) a informação que deve ser disponibilizada pela Comissão, o reconhecimento de uma isenção (limitada) a essa publicidade, bem como os diferentes tipos de relatórios que a Comissão tem que elaborar nos termos do regulamento;
- h) o âmbito do anexo II, onde se introduziu uma possível diferenciação entre diferentes tipos de navios e uma maior especificação dos parâmetros aplicáveis ao cálculo da carga transportada por ato de execução; e,
- i) o âmbito dos atos delegados previstos no regulamento.

#### IV. CONCLUSÃO

A posição do Conselho reflete inteiramente o compromisso alcançado nas negociações informais entre o Conselho e o Parlamento Europeu, com o apoio da Comissão.

Este compromisso foi confirmado por uma carta do presidente da Comissão ENVI do Parlamento Europeu dirigida à Presidência e datada de 3 de dezembro de 2014. Foi posteriormente aprovado pelo Conselho (ENV) em 17 de dezembro de 2014, através da adoção do acordo político.

---









ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)  
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



**Serviço das Publicações da União Europeia**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**PT**