



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 87/2020

de 15 de outubro

Sumário: Assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) n.º 2015/757, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo.

O 5.º Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC) salienta que as evidências científicas relativas à influência da atividade humana sobre o sistema climático são mais fortes do que nunca e que o aquecimento global do sistema climático é inequívoco. O mais recente relatório especial do IPCC confirma que os impactos negativos das alterações climáticas já estão a acontecer, concluindo que limitar o aquecimento global a 1,5°C, de acordo com o objetivo estabelecido pelo Acordo de Paris, requer a transformação sem precedentes das sociedades e reduções urgentes e profundas de emissões em todos os setores de atividade.

Por ocasião da 22.ª sessão da Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (COP22), Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade das suas emissões até ao final da primeira metade do século (2050), traçando desta forma uma visão clara relativamente à descarbonização profunda da economia nacional. O Plano Nacional Integrado Energia e Clima (PNEC), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, estabelece novas metas, mais ambiciosas, de redução de emissões de gases com efeito de estufa a nível nacional. Alicerçado nos instrumentos de política climática no horizonte 2020/2030, já existentes, designadamente no Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2020/2030), o PNEC integra as políticas e medidas a aplicar ao setor dos transportes, nas quais se incluem medidas direcionadas especialmente ao transporte marítimo, nomeadamente dinamizar a transferência do transporte de mercadorias para a via marítima e incentivar a utilização de transportes marítimos (navios e embarcações) movidos a combustíveis menos poluentes.

Neste contexto, o transporte marítimo assume particular relevância pelo seu impacto nas alterações climáticas e na qualidade do ar, enquanto fonte de emissão de dióxido de carbono (CO₂) e de outros poluentes atmosféricos como óxidos de azoto (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), metano (CH₄), partículas e negro de fumo, não obstante ser o meio mais eficiente, do ponto de vista energético, para a movimentação de mercadorias na economia global, segundo a Organização Marítima Internacional (OMI). Apesar de o transporte marítimo gerar 2,5 % das emissões globais (1000 Mt CO₂e) em 2012, estima-se que estas possam aumentar entre 50 % e 250 % até 2050, dependendo do desenvolvimento económico e energético futuro, o que não é compatível com os objetivos estabelecidos no Acordo de Paris. Nesse seguimento, a nível europeu foi adotada a opção de criação de um regime de monitorização, comunicação e verificação (regime MRV) das emissões de CO₂, 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 a nível europeu, procedendo-se, numa fase posterior, à definição de instrumentos que permitam a atribuição de um custo a essas emissões. No âmbito deste regime deve ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade em formato de certificado eletrónico ou em suporte de papel, emitido por um verificador para demonstrar o cumprimento das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação.

O presente decreto-lei assegura a execução e garante o cumprimento na ordem jurídica nacional do Regulamento (UE) 757/2015, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo, que impõe aos Estados-Membros a criação de um regime de sanções a aplicar em caso de incumprimento das obrigações impostas pelo mesmo, bem como dos seguintes regulamentos conexos: Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, da Comissão, de 4 de novembro de 2016, sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade e Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, da Comissão, de 22 de setembro de 2016, relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores.



Para a operacionalização das medidas previstas no presente decreto-lei e nos Regulamentos citados, define-se o elenco das entidades administrativas competentes, e institui-se um regime sancionatório aplicável em caso de incumprimento das obrigações estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 757/2015, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015.

Foram ouvidos os órgãos do governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2015/757, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo [Regulamento (UE) 2015/757], bem como dos seguintes regulamentos de desenvolvimento:

a) Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, da Comissão, de 4 de novembro de 2016 [Regulamento de Execução (UE) 2016/1927], sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade previstos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757;

b) Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, da Comissão, de 22 de setembro de 2016 [Regulamento Delegado (UE) 2016/2072], relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores nos termos do Regulamento (UE) 2015/757.

2 — O presente decreto-lei procede:

a) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, que regula os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais;

b) À quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 153/2015, de 7 de agosto, e 108/2018, de 3 de dezembro;

c) À primeira alteração ao Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro, que articula a ação das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei é aplicável a operadores marítimos que operem navios com arqueação bruta superior a 5000, no que respeita às emissões de CO₂ 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 decreto-lei não é aplicável a navios operados pela Marinha nem a unidades auxiliares da Marinha.

3 — O presente decreto-lei não é aplicável a operadores marítimos que operem navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.

4 — Para efeitos de interpretação e aplicação do presente decreto-lei, aplicam-se as definições constantes do Regulamento (UE) 2015/757 e do Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

Artigo 3.º

Autoridades competentes

1 — A Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), é a autoridade competente, nos termos do Regulamento (UE) 2015/757, para efeitos de monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO₂, provenientes do transporte marítimo.

2 — Compete à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), enquanto administração marítima nacional, fiscalizar a existência do documento de conformidade, previsto no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757, de 29 de abril, a bordo dos navios que utilizem portos nacionais e, no âmbito das suas competências, decidir a expulsão desses navios, nas situações previstas no n.º 3 do artigo 20.º daquele Regulamento.

3 — Compete ao Instituto Português de Acreditação, I. P. (IPAC, I. P.), acreditar e supervisionar os verificadores de relatórios de emissões e de planos de monitorização, nos termos fixados no Regulamento (UE) 2015/757, no Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, e no Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

4 — Compete aos órgãos locais da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) emitir a ordem de expulsão prevista no artigo 6.º

5 — A Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAMAOT), sem prejuízo das competências próprias das entidades referidas nos números anteriores, exerce a verificação do cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação das emissões de CO₂ proveniente do transporte marítimo, nos termos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 4.º

Cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações

1 — A partilha da informação necessária à execução do presente decreto-lei, do Regulamento (UE) 2015/757, do Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 e do Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, pelas entidades referidas no artigo anterior, efetua-se através da Janela Única Logística (JUL), criada pelo Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, ao qual acedem, no exercício das respetivas competências.

2 — A informação referida no número anterior abrange, nomeadamente:

- a) Os procedimentos relativos às escalas dos navios e de controlo da documentação e registo de medições do CO₂;
- b) As situações que iniciem a prática de uma infração punível nos termos do presente decreto-lei;
- c) As sanções principais e acessórias aplicadas.

3 — A APA, I. P., a DGRM, a IGAMAOT, o IPAC, I. P., a DGAM e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária colaboram entre si para o estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente decreto-lei, no Regulamento (UE) 2015/757, no Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 e no Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

4 — Os dados e informação constantes do Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos, criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, são partilhados com a JUL, através de mecanismos de interoperabilidade.

5 — A APA, I. P., em coordenação com as restantes entidades competentes, fica autorizada a estabelecer acordos com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) para efeitos de partilha dos dados constantes do sistema de informação gerido por esta Agência que contenham informação relativa aos operadores marítimos, incluindo informação relativa aos dados de atividade, privilegiando-se o uso dos mecanismos de interoperabilidade informacional já estabelecidos.

6 — A publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, de informações, documentos e outros conteúdos que, pela sua natureza e nos termos da legislação em vigor, possam ou devam ser disponibilizados ao público, sem prejuízo do uso simultâneo de outros meios, deve estar disponível em formatos abertos, que permitam a leitura por máquina, colocada no Portal Nacional de Dados Abertos da Administração Pública, em www.dados.gov.pt.



Artigo 5.º

Aplicação de sanções

1 — Os procedimentos nacionais de aplicação de sanções instaurados contra um determinado navio são dados a conhecer, através da JUL, pela IGAMAOT, DGRM e pelos órgãos locais da DGAM à APA, I. P., em caso de incumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações.

2 — Compete à APA, I. P., notificar os procedimentos a que se refere o número anterior à Comissão Europeia, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira do navio.

Artigo 6.º

Ordem de expulsão

1 — Para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 20.º do Regulamento (UE) 2015/757, de 29 de abril, compete ao órgão local da DGAM com jurisdição no local onde o navio se encontre avaliar a situação, no âmbito das suas competências, e, exceto em caso de impedimento fundamentado, ordenar a expulsão do navio que tenha sido objeto da decisão comunicada pela DGRM através da JUL, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º, de tal notificando o respetivo comandante.

2 — No caso de emissão de ordem de expulsão, o capitão do porto onde o navio se encontre notifica o respetivo comandante, logo que tenha conhecimento de tal decisão.

3 — A DGRM notifica a ordem de expulsão à Comissão Europeia, à EMSA, à APA, I. P., aos outros Estados-Membros e à administração marítima do Estado de bandeira do navio em causa.

CAPÍTULO II

Fiscalização e contraordenações

Artigo 7.º

Inspeção e fiscalização

1 — A inspeção e fiscalização, no âmbito do estabelecido no presente decreto-lei, são asseguradas pela IGAMAOT e pela DGRM nos termos das respetivas competências próprias.

2 — A fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei compete às entidades referidas no número anterior e aos órgãos locais da Autoridade Marítima sem prejuízo das competências próprias atribuídas por lei a outras entidades.

3 — As situações que indiciem a prática de infração punível nos termos do presente decreto-lei devem ser comunicadas à IGAMAOT.

Artigo 8.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação ambiental leve, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática dos seguintes atos:

a) O incumprimento da metodologia prevista para o plano de monitorização e ou dos prazos para a sua apresentação ao verificador, nos termos dos n.ºs 2 e seguintes do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

b) O incumprimento do dever de alteração do plano de monitorização, conforme previsto no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2015/757;

c) O incumprimento do prazo para envio do relatório de emissões, de acordo com o n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

d) A não acreditação, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2015/757, dos verificadores que avaliam os planos de monitorização, os relatórios de



emissões, a emissão dos relatórios de verificação e os documentos de conformidade, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (UE) 2015/757;

e) O incumprimento do dever do verificador de comunicar à APA, I. P., a emissão de todos os documentos de conformidade referentes aos navios que arvoem a bandeira nacional, conforme previsto no n.º 4 do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757, após 30 dias corridos da emissão dos mesmos.

2 — Constitui contraordenação ambiental grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática dos seguintes atos:

a) O incumprimento de apresentação pelos operadores marítimos, ao verificador, do plano de monitorização de emissões em relação a cada um dos navios, no prazo previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

b) O incumprimento de apresentação pelos operadores marítimos, ao verificador, do plano de monitorização de emissões, no prazo previsto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

c) O incumprimento da obrigação de monitorização, previsto no artigo 8.º do Regulamento (UE) 2015/757;

d) A inexistência ou não apresentação de plano de monitorização e ou a omissão ou falsificação da informação solicitada no âmbito dos procedimentos previstos no artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

e) A inexistência ou não apresentação do relatório de emissões e ou a omissão ou a falsificação da informação solicitada no âmbito dos procedimentos previstos no artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

f) O incumprimento da obrigação de apresentação do relatório verificado de emissões contendo as informações relativas às emissões de CO₂ e outras informações relevantes, conforme previsto no artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

g) A omissão ou a falsificação da informação solicitada no âmbito do procedimento previsto no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757.

3 — Constitui contraordenação ambiental muito grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, o incumprimento do dever de apresentação a bordo de documento de conformidade, no formato de certificado eletrónico ou em suporte de papel, nos termos do artigo 18.º do Regulamento (UE) 2015/757.

4 — A negligência é punível.

5 — A condenação pela prática das contraordenações ambientais previstas nos n.ºs 2 e 3 pode ser objeto de publicidade, nos termos do artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstrata aplicável.

Artigo 9.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Sempre que a gravidade da infração o justifique, pode ainda a autoridade competente, simultaneamente com a coima, determinar a aplicação das sanções acessórias que se mostrem adequadas, nos termos previstos na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, consoante o tipo de contraordenação aplicável.

2 — As entidades referidas no artigo 7.º podem ainda, sempre que necessário e no âmbito das competências que lhes estão cometidas pelo presente decreto-lei, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos do artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 10.º

Instrução de processos e aplicação de sanções

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, compete à IGAMAOT ou à DGRM, em função das respetivas competências, instruir os processos relativos às contraordenações previstas no presente decreto-lei e decidir da aplicação da coima e sanções acessórias.



2 — Quando a entidade autuante não tenha competência para instruir o processo, o mesmo é instruído e decidido pela IGAMAOT.

Artigo 11.º

Afetação do produto das coimas

A afetação do produto das coimas resultante da aplicação das contraordenações ambientais previstas no artigo 8.º é feita nos termos seguintes:

- a) 30 % para o Fundo Ambiental;
- b) 15 % para o Fundo Azul;
- c) 30 % para a entidade que aplica a coima;
- d) 15 % para a entidade autuante;
- e) 10 % para o Estado.

CAPÍTULO III

Alterações legislativas

Artigo 12.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — A Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, nos termos das suas competências e da legislação em vigor, tem ainda acesso ao porto.»

Artigo 13.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]



h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) [...]

p) [...]

q) [...]

r) [...]

s) Proceder a ações de inspeção em matérias relacionadas com navios e embarcações, sem prejuízo das atribuições de outras entidades.»

Artigo 14.º

Alteração do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro

O artigo 13.º do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — [...]

8 — Sem prejuízo dos números anteriores, a Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, nos termos das suas competências e da legislação em vigor, tem a faculdade de proceder a ações de inspeção.»

CAPÍTULO IV

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 15.º

Regiões Autónomas

Os atos e os procedimentos necessários à execução do presente decreto-lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respetivas administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa, sem prejuízo das competências exclusivas da DGRM.

Artigo 16.º

Disposição transitória

As obrigações previstas no artigo 5.º do presente decreto-lei cujo cumprimento dependa da JUL devem ser cumpridas por correio eletrónico, até à data em que as funcionalidades necessárias comecem a operar, por via eletrónica.



Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de outubro de 2020. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Miguel Jorge de Campos Cruz* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos* — *Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos*.

Promulgado em 7 de outubro 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113629874