

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2016/2071 DA COMISSÃO

de 22 de setembro de 2016

**que altera o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos métodos de monitorização das emissões de dióxido de carbono e às regras de monitorização de outras informações pertinentes**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 e que altera a Diretiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2015/757 estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, comunicação e verificação rigorosas das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e de outras informações pertinentes referentes a navios que chegam a portos sob a jurisdição dos Estados-Membros, que neles navegam ou deles partem, tendo em vista promover, de uma forma economicamente eficiente, a redução das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo.
- (2) O anexo I do Regulamento (UE) 2015/757 estabelece os métodos de monitorização das emissões de CO<sub>2</sub> com base no consumo de combustível. O anexo II do Regulamento (UE) 2015/757 estabelece as regras aplicáveis à «monitorização de outras informações pertinentes».
- (3) O anexo I, parte A, do Regulamento (UE) 2015/757 prevê que as emissões de CO<sub>2</sub> sejam calculadas multiplicando os fatores de emissão pelo consumo de combustível, que é determinado através dos métodos de monitorização A (BDN e inventários periódicos dos tanques de combustível), B (monitorização dos tanques de combustível a bordo) e C (medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis), definidos na parte B do anexo. A resolução da OMI <sup>(2)</sup> relativa às Orientações sobre o método de cálculo do Índice Nominal de Eficiência Energética alcançado para os navios novos estabelece um conjunto de valores por defeito aplicáveis aos fatores de emissão dos combustíveis normalizados utilizados a bordo dos navios. Estes valores por defeito podem ser utilizados para calcular as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte marítimo. A obrigatoriedade de os navios aplicarem estes valores por defeito para monitorizar e comunicar as respetivas emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) 2015/757 assegura uma abordagem regulamentar linear e uma aplicação harmonizada.
- (4) Os métodos de monitorização A, B e C permitem determinar a quantidade de combustível abastecido (carregamento de combustível) ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques, por conversão em massa do volume correspondente a tal quantidade, utilizando os valores da densidade real do combustível. Nos termos do anexo I, parte B, ponto 2, quinto parágrafo, alínea c), as companhias que usam o método de monitorização B podem determinar a densidade real com base na densidade medida numa análise de ensaios realizada

<sup>(1)</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente. O alargamento desta possibilidade a companhias que usam os métodos de monitorização A e C garantiria uma aplicação harmonizada destes três métodos de monitorização, em conformidade com a norma ISO 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Além disso, refletiria plenamente as práticas do setor e aumentaria a comparabilidade do consumo de combustível monitorizado através dos três métodos em causa.

- (5) O conceito de cálculo de posto de atracação a posto de atracação proporcionaria maior clareza e ofereceria uma abordagem harmonizada dos pontos exatos de início e final das viagens. Permitiria melhorar os parâmetros utilizados para monitorizar o tempo passado no mar e a distância percorrida, conforme previsto no anexo II, parte A, ponto 1, alíneas a) e b), do Regulamento (UE) 2015/757, e refletir as práticas industriais.
- (6) As Orientações da OMI para a utilização voluntária do indicador operacional da eficiência energética dos navios <sup>(2)</sup> e a norma CEN EN 16258 (2012) <sup>(3)</sup> oferecem aos navios ro-ro a possibilidade de monitorizarem e comunicarem a carga transportada com base na massa real da carga. O aditamento deste parâmetro adicional aos mencionados no anexo II, parte A, ponto 1, alínea e), do Regulamento (UE) 2015/757, refletiria melhor as práticas industriais, facilitando deste modo a monitorização.
- (7) Em conformidade com a prática habitual de consulta de peritos, pela Comissão, na fase preparatória dos atos delegados, foi instituído, sob a égide do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável (ESSF), um subgrupo de monitorização do sistema de MCV no transporte marítimo, que reúne peritos dos Estados-Membros, da indústria e da sociedade civil. O subgrupo identificou a existência de uma série de normas internacionais e europeias e de regras internacionais, bem como de progressos científicos e técnicos, e recomendou a sua tomada em consideração no âmbito do presente regulamento. O projeto de recomendações do subgrupo sobre estes aspetos foi aprovado na assembleia plenária do ESSF em 28 de junho de 2016.
- (8) Os anexos I e II do Regulamento (UE) 2015/757 devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

Os anexos I e II do Regulamento (UE) 2015/757 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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 Bruxelas, em 22 de setembro de 2016.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998 Petróleo bruto e produtos petrolíferos líquidos — Determinação laboratorial da massa volúmica — Método do densímetro.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 Orientações da OMI para a utilização voluntária do indicador operacional da eficiência energética dos navios.

<sup>(3)</sup> Metodologia de cálculo e declaração do consumo energético e das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte (carga e passageiros).

## ANEXO

Os anexos I e II do Regulamento (UE) 2015/757 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) A parte A passa a ter a seguinte redação:

«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, 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.

Devem aplicar-se os seguintes valores por defeito aos fatores de emissão dos combustíveis utilizados a bordo:

Tipo de combustível	Referência	Fator de emissão (t-CO <sub>2</sub> /t-combustível)
1. Diesel/gasóleo	Categorias DMX a DMB da ISO 8217	3,206
2. Fuelóleo leve (LFO)	Categorias RMA a RMD da ISO 8217	3,151
3. Fuelóleo pesado (HFO)	Categorias RME a RMK da ISO 8217	3,114
4. Gás de petróleo liquefeito (GPL)	Propano	3,000
	Butano	3,030
5. Gás natural liquefeito (GNL)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

Devem aplicar-se fatores de emissão adequados aos biocombustíveis, combustíveis alternativos não fósseis e outros combustíveis para os quais não são especificados valores por defeito.»;

b) A parte B é alterada do seguinte modo:

i) No ponto 1, quinto parágrafo, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN;»;

ii) Ao ponto 1, quinto parágrafo, é aditada a alínea c) seguinte:

«c) A densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente.»;

iii) No ponto 3, quarto parágrafo, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN;»;

iv) Ao ponto 3, quarto parágrafo, é aditada a alínea c) seguinte:

«c) A densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente.».

2) A parte A, ponto 1, do anexo II é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea a), o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Para a data e a hora de partida do posto de atracação e chegada ao posto de atracação utiliza-se o Tempo Médio de Greenwich (Greenwich Mean Time — GMT/UTC).»;

b) Na alínea b), o último período passa a ter a seguinte redação:

«A distância percorrida deve ser determinada a partir do posto de atracação do porto de partida até ao posto de atracação do porto de chegada e expressa em milhas náuticas.»;

c) Na alínea e), o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Relativamente aos navios ro-ro, a carga transportada é definida como a massa da carga a bordo, determinada como a massa real ou o número de unidades de carga (camiões, automóveis, etc.) ou de metros de fila ocupados, multiplicado por valores por defeito para o respetivo peso.».

---