



Bruxelas, 30.7.2025  
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização Marítima Internacional, durante a segunda sessão extraordinária do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na segunda sessão extraordinária do Comité de Segurança Marítima do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC/ES.2), que irá decorrer de 14 a 17 de outubro de 2025.

Durante essa sessão, o MEPC deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **2.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional**

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) cria a OMI. O propósito da OMI é o de constituir um fórum de cooperação no domínio da regulamentação e das práticas relativas a questões técnicas de todos os tipos que afetem os transportes marítimos que se dedicam ao comércio internacional. Além disso, pretende incentivar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, promovendo condições de concorrência mais equitativas, abordando também questões de natureza administrativa e jurídica.

A Convenção entrou em vigor em 17 de março de 1958.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção. A União não é parte nessa Convenção.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, celebrada em 1973 (Convenção MARPOL), é uma convenção da OMI, que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983. Todos os Estados-Membros são partes na MARPOL e 25 Estados-Membros são também partes no anexo VI<sup>1</sup>, que entrou em vigor em 18 de maio de 2005. A União não é Parte na MARPOL.

#### **2.2. A Organização Marítima Internacional**

A Organização Marítima Internacional (OMI) é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação, bem como pela prevenção da poluição marinha causada pelos navios. É a autoridade competente a nível mundial em matéria de estabelecimento de normas no domínio da segurança e do desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. A sua principal função consiste em criar um quadro regulamentar equitativo e eficaz para o setor marítimo, universalmente adotado e aplicado a nível mundial.

A adesão à OMI está aberta apenas aos Estados. As relações da Comissão Europeia com a OMI baseiam-se atualmente na Resolução A.1168 (32) da OMI, que estabelece os procedimentos e as condições para a cooperação entre a OMI e as organizações intergovernamentais. Com base nesta resolução da OMI e em outras disposições adotadas desde 1974, a Comissão Europeia participa, na qualidade de observadora, em todas as reuniões do Comité e do Subcomité da OMI.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI (MEPC) é constituído por todos os membros da OMI e reúne, pelo menos, uma vez por ano. Aborda as questões ambientais no

---

<sup>1</sup> A Áustria e a Hungria ainda não ratificaram o anexo VI da MARPOL.

âmbito da OMI, relativas ao controlo e à prevenção da poluição causada por navios abrangidos pelo Tratado MARPOL, incluindo o petróleo, os produtos químicos transportados a granel, os esgotos, o lixo e as emissões dos navios para a atmosfera, incluindo os poluentes atmosféricos e os gases com efeito de estufa. Entre as outras questões abrangidas contam-se a gestão das águas de lastro, os sistemas antivegetativos, a reciclagem de navios, a preparação e o combate à poluição e a identificação de zonas especiais e de zonas marítimas particularmente sensíveis.

Nos termos do artigo 38.º, alínea a), da Convenção da OMI, o Comité para a Proteção do Meio Marinho executa quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

O MEPC/ES.2 adotará alterações à MARPOL em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, alíneas b), c) e d), da Convenção. Estas disposições estipulam que:

- b) Qualquer alteração proposta e divulgada nos termos acima referidos deve ser submetida pela Organização à apreciação de um organismo competente;
- c) As Partes na Convenção, sejam ou não membros da Organização, têm o direito de participar nos trabalhos do organismo competente;
- d) As emendas são adotadas por uma maioria de dois terços composta apenas das Partes na Convenção presentes e votantes.

Em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, alínea f), considera-se que uma emenda foi aceite nas seguintes circunstâncias:

ii) uma emenda a um anexo da Convenção é considerada aceite de acordo com o procedimento especificado na alínea f), subalínea iii), a menos que o organismo competente, no momento da sua adoção, determine que a emenda é considerada aceite na data em que for aceite por dois terços das Partes, cujas frotas mercantes combinadas representem pelo menos 50 % da arqueação bruta da frota mercante mundial. No entanto, em qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um anexo da Convenção, uma Parte pode notificar o Secretário-Geral da Organização de que a sua aprovação expressa será necessária antes de a emenda entrar em vigor relativamente à mesma. Este último apresentará essa notificação e a data da sua receção à atenção das Partes;

iii) uma emenda a um apêndice de um anexo da Convenção será considerada aceite no termo de um período a determinar pelo organismo competente no momento da sua adoção, que não pode ser inferior a dez meses, salvo se, durante esse período, for comunicada à Organização uma objeção não inferior a um terço das Partes ou cujas frotas mercantes combinadas representem pelo menos 50 % da arqueação bruta da frota mercante mundial, consoante a condição que estiver preenchida;

Com base nas disposições seguintes do artigo 16.º, n.º 2, alínea g), a emenda entra em vigor nas seguintes condições:

- i) no caso de uma emenda a um artigo da Convenção, ao Protocolo II, ao Protocolo I ou a um anexo da Convenção que não se aplique ao procedimento especificado na alínea f), subalínea iii), a emenda aceite em conformidade com as disposições anteriores entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação em relação às Partes que tenham declarado aceitá-la;
- ii) no caso de uma emenda ao Protocolo I, a um apêndice a um anexo ou a um anexo da Convenção de acordo com o procedimento especificado na alínea f), subalínea iii), a emenda

considerada aceite em conformidade com as condições acima referidas entrará em vigor seis meses após a sua aceitação relativamente a todas as Partes, com exceção das que, antes dessa data, tenham declarado que não a aceitam ou tenham declarado, nos termos da alínea f), subalínea ii), que é necessária a sua aprovação expressa.

### **2.3. O ato previsto do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI**

De 14 a 17 de outubro de 2025, durante a sua segunda sessão extraordinária, o MEPC deverá adotar alterações ao anexo VI da MARPOL relativas:

à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (ECA) (regras 13 e 14 e apêndice VII do anexo VI da MARPOL);

à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo (regras 20, 25, 27 e 28); e

ao Quadro de Impacto Zero da OMI (novo capítulo 5).

## **3. POSIÇÃO A ADOTAR, EM NOME DA UNIÃO, NA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÉ PARA A PROTEÇÃO DO MEIO MARINHO**

### **3.1. Emendas às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL**

Os Estados-Membros da UE e a Comissão Europeia, juntamente com o Reino Unido, a Islândia, a Dinamarca (Gronelândia) e as Ilhas Faroé apresentaram um documento ao MEPC 83, propondo a designação do oceano Atlântico Nordeste como zona de controlo das emissões de óxidos de enxofre, partículas em suspensão e óxidos de azoto, em conformidade com o anexo VI da MARPOL. A Comissão tem participado ativamente nos trabalhos preparatórios, em conjunto com os Estados litorais, sob a coordenação da delegação de Portugal.

O Grupo Técnico para a Designação de Áreas Marítimas Específicas e de Zonas Especiais tinha determinado que a ECA proposta cumpria os critérios estabelecidos na secção 3 do apêndice III do anexo VI da MARPOL. Tendo tomado conhecimento dos resultados do grupo técnico, o MEPC 83 aprovou a designação de uma ECA para o controlo de SO<sub>x</sub>, PM e NO<sub>x</sub>, para o oceano Atlântico Nordeste, tendo em vista a sua adoção na sessão extraordinária do MEPC em outubro de 2025 (MEPC/ES.2). Estas emendas foram transmitidas através da circular n.º 5005 da OMI, de 11 de abril de 2025.

A União deve apoiar a proposta constante dos projetos de emendas revistos para designar o oceano Atlântico Nordeste como zona de controlo das emissões de óxidos de enxofre, partículas em suspensão e óxidos de azoto, nos termos do anexo VI da MARPOL, uma vez que contribuirá para prevenir, reduzir e controlar as emissões de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e PM dos navios, a fim de obter benefícios conexos para a saúde e o ambiente, mantendo simultaneamente num nível gerível o impacto económico para o setor marítimo.

### **3.2. Emendas às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL**

O MEPC 82 criou o Grupo de Correspondência sobre a revisão da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo, sob a coordenação conjunta do Brasil, do Japão e da Comissão Europeia.

Na sua primeira reunião, o Grupo de Trabalho Intersessões sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética (ISWG-APEE 1) analisou, entre outros temas, a acessibilidade dos dados da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios para análise e a cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo.

No que diz respeito à acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, o ISWG-APEE 1 analisou o relatório do Grupo de Correspondência, que tinha concordado em melhorar a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI na fase 1. Na sequência de considerações, o Grupo elaborou projetos de emendas à regra 27 do anexo VI da MARPOL.

O MEPC 83 encarregou o grupo de trabalho APEE, entre outros, de finalizar os projetos de emendas ao anexo VI da MARPOL e às diretrizes associadas relativas à acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI.

Tendo registado que o Grupo de Trabalho analisou ainda os projetos de emendas à regra 27 do anexo VI da MARPOL e às orientações conexas relativas à acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI, elaborados pelo ISWG-APEE 1, o MEPC 83 aprovou projetos de emendas à regra 27 do anexo VI da MARPOL sobre a acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI, tendo em vista a sua adoção na sessão extraordinária do MEPC em outubro de 2025 (MEPC/ES.2). Estas emendas foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5005 da OMI, de 11 de abril de 2025.

A União apresentou uma proposta sobre a matéria (ISWG-GEE 13/7), solicitando a alteração do sistema de recolha de dados relacionado com a granularidade dos dados, com os dados adicionais e com a acessibilidade. Os projetos de alteração são coerentes com a ISWG-GEE 13/7 no que diz respeito ao aumento da acessibilidade.

A posição da União no ISWG-APEE 1 e no MEPC 83 consistiu em apoiar o projeto de emenda da regra 27.

A União deve apoiar estas emendas, uma vez que melhorarão ainda mais a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, a fim de assegurar a aplicação sólida do quadro CII e de facilitar a sua revisão.

No que diz respeito às cláusulas relativas à revisão da medida a curto prazo, o ISWG-APEE 1 elaborou, como base, projetos de emendas às regras 20, 25 e 28 do anexo VI da MARPOL, utilizando o anexo do documento MEPC 83/6/11, elaborado pelo Grupo de Correspondência sobre a atualização da referência à Estratégia da OMI e sobre a revisão da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo.

O MEPC 83 aprovou os projetos de emendas às regras 20, 25 e 28 do anexo VI da MARPOL, tendo em vista a sua adoção na sessão extraordinária do MEPC em outubro de 2025 (MEPC/ES.2). Estas emendas foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5005 da OMI, de 11 de abril de 2025.

A posição da União no ISWG-APEE 1 e no MEPC 83 consistiu em apoiar os projetos de emendas apresentados no MEPC 83/6/11.

A União deve apoiar estas emendas, uma vez que são consequência da adoção da Estratégia da OMI para os GEE de 2023 e da finalização da revisão das medidas a curto prazo pela OMI e permitem uma revisão mais aprofundada destas regras.

### **3.3. Introdução do novo capítulo 5 do anexo VI da MARPOL**

No MEPC 76, em 2021, o Comité aprovou um plano de trabalho para medidas a médio e longo prazo. Durante os debates nas sessões subsequentes do MEPC e do Grupo ISWG-GEE, as opiniões divergentes dos delegados aproximaram-se progressivamente dos aspetos pendentes, como o calendário que conduz o transporte marítimo internacional a zero emissões de GEE, a possível inclusão das emissões a montante provenientes da produção e distribuição de combustíveis, a natureza (económica ou técnica) das medidas e o número e possível combinação de medidas necessárias para alcançar qualquer objetivo global.

O MEPC 80 concordou em iniciar a fase III do plano de trabalho para o desenvolvimento de medidas a médio prazo, tendo em vista a sua aprovação pelo MEPC 83 (primavera de 2025). Foi acordada a adoção durante um MEPC extraordinário (seis meses após o MEPC 83 — outono de 2025), a fim de entrar em vigor 16 meses após a adoção (2027).

O ISWG-GEE 16, realizado antes do MEPC 81, debateu formas de desenvolver o cabaz de medidas candidatas a médio prazo para alcançar as metas da Estratégia de GEE da OMI de 2023. O ISWG-GEE 17 continuou a desenvolver o cabaz de potenciais medidas candidatas a médio prazo e, em especial, acordou em utilizar os eventuais projetos de emendas ao anexo VI da MARPOL sobre o quadro de impacto zero como base para uma análise mais aprofundada. Estes progressos foram registados pelo MEPC 82.

Durante o ISWG-GEE 18, realizou-se um debate mais aprofundado sobre a forma de desenvolver o cabaz de propostas de medidas candidatas a médio prazo para alcançar as metas da estratégia da OMI para 2023 em matéria de emissões de gases com efeito de estufa, através do desenvolvimento do projeto de emendas ao anexo VI da MARPOL sobre o quadro de Impacto Zero da OMI. Embora houvesse vontade de chegar a um consenso, várias questões continuaram em aberto e registava-se ainda um forte desacordo quanto ao elemento económico. A maioria das delegações, incluindo a União, defendeu a criação de um mecanismo de imposição, enquanto outras se pronunciaram a favor de um mecanismo económico flexível em torno dos níveis de intensidade de gases com efeito de estufa dos combustíveis. Durante e imediatamente após o ISWG-GEE 18, as Partes na OMI apresentaram duas propostas distintas para conciliar divergências.

O ISWG-GEE 19 prosseguiu os trabalhos sobre o desenvolvimento de um quadro de Impacto Zero da OMI, que prosseguiram durante o MEPC 83 no grupo de trabalho sobre a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios. Na sequência de um amplo debate, o grupo de trabalho finalizou e chegou a acordo sobre o projeto de emendas ao anexo VI da MARPOL sobre o quadro de Impacto Zero da OMI.

Durante a apreciação dos relatórios do ISWG-GEE 19 e do Grupo de Trabalho sobre a Redução das Emissões de GEE dos Navios, uma Parte da OMI solicitou uma votação nominal em relação à aprovação do projeto de emendas ao anexo VI da MARPOL sobre o quadro de Impacto Zero da OMI. A votação nominal resultou em 63 votos positivos, 16 votos negativos e cerca de 25 abstenções.

O MEPC 83 aprovou, assim, os projetos de emendas ao anexo VI da MARPOL relativas ao quadro de Impacto Zero da OMI, tendo em vista a sua adoção na sessão extraordinária do MEPC em outubro de 2025 (MEPC/ES.2). Estas emendas foram transmitidas através da circular n.º 5005 da OMI, de 11 de abril de 2025.

A União apoiou e apresentou vários documentos que propõem o desenvolvimento de uma norma para os combustíveis com emissões de gases com efeito de estufa (GFS) e de uma taxa sobre os preços das emissões de gases com efeito de estufa. A União tem desempenhado um papel importante nas negociações durante as várias sessões do MEPC e do ISWG-GEE para o desenvolvimento do quadro de impacto zero. O quadro de Impacto Zero da OMI inclui uma nova norma mundial para os combustíveis para navios e um mecanismo mundial de fixação de preços para as emissões.

A União deve apoiar o novo capítulo 5, uma vez que este inclui disposições destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provenientes do transporte marítimo internacional com vista a alcançar emissões líquidas nulas de gases com efeito de estufa (GEE) até 2050. Constituirá também uma base sólida para a necessária transição energética do transporte marítimo. O seu objetivo é alcançar as metas estabelecidas na Estratégia da OMI

para a Redução das Emissões de GEE dos Navios de 2023, acelerar a introdução de combustíveis, tecnologias e fontes de energia com emissões nulas ou quase nulas de GEE e apoiar uma transição justa e equitativa.

#### **4. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA**

##### 4.1. Legislação pertinente da UE

###### *4.1.1. Emendas às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL*

A Diretiva (UE) 2016/802 visa reduzir as emissões de dióxido de enxofre de determinados combustíveis líquidos<sup>2</sup>. Visa prevenir e controlar a poluição atmosférica causada por emissões nocivas resultantes da combustão de combustíveis líquidos com elevado teor de enxofre, que prejudicam a saúde humana e o ambiente e contribuem para a deposição ácida. O artigo 6.º o artigo 13.º, bem como o anexo I, referem-se às regras estabelecidas no anexo VI da MARPOL relativas ao teor máximo de enxofre dos combustíveis dos navios e às emissões de SOx dos navios nas águas da UE.

A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha<sup>3</sup> exige que os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho até 2020. Por bom estado ambiental entende-se o «estado ambiental das águas marinhas quando estas constituem oceanos e mares dinâmicos e ecologicamente diversos, limpos, são e produtivos nas suas condições intrínsecas, e quando a utilização do meio marinho é sustentável, salvaguardando assim o potencial para utilizações e atividades das gerações atuais e futuras» (artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha). A determinação de um bom estado ambiental exige, nomeadamente, que a eutrofização de origem humana seja minimizada, especialmente os seus efeitos adversos, como as perdas de biodiversidade, a degradação dos ecossistemas, a proliferação de algas nocivas e a insuficiência de oxigénio nas águas dos fundos marinhos. A redução das descargas de azoto provenientes dos transportes marítimos através da aplicação dos requisitos da fase III que decorrerá da designação do Atlântico Norte como NECA ajudará os Estados-Membros da UE ribeirinhos destes mares a alcançar um «bom estado ambiental» na aceção da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha.

A Diretiva Qualidade do Ar Ambiente<sup>4</sup> (revista em 2024) estabelece, nomeadamente, valores-limite para o NO<sub>2</sub>, para evitar, prevenir ou reduzir os efeitos nocivos para a saúde humana e/ou para o ambiente causados pela poluição atmosférica. A Diretiva Qualidade do Ar Ambiente reconhece que, para atingir os objetivos nela fixados, é particularmente importante combater as emissões de poluentes na origem, em particular através de medidas que permitam limitar as emissões de escape dos motores de diferentes fontes móveis e fixas através de normas relativas aos motores ou à qualidade dos combustíveis. A União adotou diversos atos legislativos que regulam as emissões através de normas relativas aos motores aplicáveis a diferentes modos de transporte rodoviários (veículos automóveis, camiões e furgonetas através das normas Euro<sup>5</sup>) e à maquinaria móvel não rodoviária (embarcações de navegação interior e locomotivas através da Diretiva Máquinas Móveis Não Rodoviárias<sup>6</sup>).

---

<sup>2</sup> JO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

<sup>3</sup> JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

<sup>4</sup> JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

<sup>5</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) e Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos

Por conseguinte, as emendas às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL relativas à adoção de uma zona de controlo das emissões são suscetíveis de afetar decisivamente o conteúdo da Diretiva (UE) 2016/802. Tal deve-se ao facto de a criação de uma zona de controlo das emissões nos Estados-Membros da UE afetar a aplicação desta diretiva, uma vez que o seu artigo 6.º, o artigo 13.º e o seu anexo I remetem para as regras estabelecidas no anexo VI da MARPOL relativas ao teor máximo de enxofre dos combustíveis dos navios e às emissões de SOx dos navios nas águas da UE.

#### 4.1.2. *Emendas às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL*

O Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo<sup>7</sup> (Regulamento MCV da UE) estabelece o quadro jurídico para um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação das emissões de GEE (MCV). O regulamento visa fornecer dados sólidos e verificáveis sobre as emissões de GEE e indicadores de eficiência energética, informar os decisores políticos e incentivar a aceitação pelo mercado de tecnologias e comportamentos eficientes do ponto de vista energético. Para o efeito, considera os entraves do mercado, como a falta de informações. Entrou em vigor em 1 de julho de 2015. Melhorar a acessibilidade do público em geral à base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e introduzir a cláusula de reexame da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo visa reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional de forma coerente com o nível de ambição estabelecido na estratégia da OMI para a redução das emissões de gases com efeito de estufa dos navios. A melhoria da coerência/qualidade dos dados comunicados no âmbito do sistema de recolha de dados da OMI e o alargamento do acesso dos cidadãos aos dados têm implicações na recolha e comunicação de dados sobre o consumo de combustível dos navios e, por conseguinte, podem afetar a monitorização, a verificação e a comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo ao abrigo do Regulamento MCV da UE.

A Lei Europeia em matéria de Clima<sup>8</sup> estabelece metas climáticas vinculativas da União (em comparação com 1990) de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa — emissões após dedução das remoções — em, pelo menos, 55 % até 2030 e 90 % até 2040 (proposta da Comissão). Inclui igualmente um objetivo de neutralidade climática até 2050 e um objetivo ambicioso para as emissões líquidas negativas após este período.

Com base nas propostas da Comissão do pacote Objetivo 55 para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, os legisladores da UE adotaram os seguintes atos jurídicos que visam especificamente as emissões de GEE do setor do transporte marítimo:

- a revisão da Diretiva 2003/87/CE relativa ao Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE)<sup>9</sup> pela Diretiva (UE) 2023/959<sup>10</sup>, a fim de alargar o

---

pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos [JO L 188 de 18.7.2009, p. 1].

<sup>6</sup> JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

<sup>7</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

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

<sup>9</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho, JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

<sup>10</sup> Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito

CELE ao setor do transporte marítimo, a aplicar a partir de 1 de janeiro de 2024 (juntamente com as alterações necessárias ao Regulamento MCV da UE,<sup>11</sup> a fim de rever as regras de monitorização e comunicação de informações, nomeadamente através da revisão dos atos de execução e delegados pertinentes).

- O Regulamento (UE) 2023/1805 centra-se na utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo<sup>12</sup> (Regulamento FuelEU Transportes Marítimos) e exige que a sua adoção pelos navios que escalam portos da UE seja aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

O cumprimento das novas obrigações decorrentes do alargamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) ao transporte marítimo e do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos basear-se-á no sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação estabelecido pelo Regulamento MCV da UE.

Estes atos da UE estão, por sua vez, fortemente associados às medidas da OMI em matéria de GEE, como o sistema de recolha de dados da OMI, o índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) e o indicador de intensidade de carbono (CII), que visam recolher e publicar informações sobre o consumo de combustível e sobre a eficiência energética técnica e operacional dos navios em relação a cada um dos navios.

Qualquer medida da OMI em matéria de GEE, que exija a monitorização, verificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, poderá afetar o Regulamento MCV da UE, bem como a Diretiva CELE e o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Por conseguinte, as emendas às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (sistema de recolha de dados da OMI) e à cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo são suscetíveis de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757, do Regulamento (UE) 2023/1805 e da Diretiva (UE) 2023/959.

#### *4.1.3. Introdução do novo capítulo 5 do anexo VI da MARPOL*

O Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação de emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE<sup>13</sup> estabelece o quadro jurídico para um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação das emissões de GEE e da eficiência energética dos transportes marítimos (Regulamento MCV). O regulamento visa fornecer dados sólidos e verificáveis sobre as emissões de GEE, informar os decisores políticos e incentivar a aceitação pelo mercado de tecnologias e comportamentos eficientes do ponto de vista energético. Para o efeito, considera os entraves do mercado, como a falta de informações.

---

de estufa na União, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134).

<sup>11</sup> Regulamento (UE) 2023/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 para prever a inclusão das atividades de transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE e para a monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa adicionais e emissões de tipos de navio adicionais (JO L 130 de 16.5.2023, p. 105).

<sup>12</sup> JO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

<sup>13</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

A Lei Europeia em matéria de Clima<sup>14</sup> estabelece metas climáticas vinculativas da União (em comparação com 1990) de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa — emissões após dedução das remoções — em, pelo menos, 55 % até 2030 e 90 % até 2040 (proposta da Comissão). Inclui igualmente um objetivo de neutralidade climática até 2050 e um objetivo ambicioso para as emissões líquidas negativas após este período.

Com base nas propostas da Comissão do pacote Objetivo 55 para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, os legisladores da UE adotaram os seguintes atos jurídicos que visam especificamente as emissões de GEE do setor do transporte marítimo:

- a revisão da Diretiva 2003/87/CE relativa ao Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE)<sup>15</sup> pela Diretiva (UE) 2023/959<sup>16</sup>, a fim de alargar o CELE ao setor do transporte marítimo, a aplicar a partir de 1 de janeiro de 2024 (juntamente com as alterações necessárias ao Regulamento MCV da UE,<sup>17</sup> a fim de rever as regras de monitorização e comunicação de informações, nomeadamente através da revisão dos atos de execução e delegados pertinentes).
- O Regulamento (UE) 2023/1805<sup>18</sup> (Regulamento FuelEU Transportes Marítimos) centra-se na utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo e exige que a sua adoção pelos navios que escalam portos da UE seja aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

O cumprimento das novas obrigações decorrentes do alargamento do CELE ao transporte marítimo e do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos basear-se-á no sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação estabelecido pelo Regulamento MCV da UE.

Tanto a Diretiva CELE como o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos contêm cláusulas de revisão caso a OMI adote uma norma global para os combustíveis ou uma medida baseada no mercado. Mais concretamente:

- O artigo 30.º, n.º 5, do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos estipula que, caso a OMI adote uma norma mundial para os combustíveis com GEE ou limites globais de intensidade de GEE para a energia utilizada a bordo dos navios, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Nesse relatório, a Comissão analisa essa medida mundial no que diz

---

<sup>14</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») JO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

<sup>15</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho, JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

<sup>16</sup> Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134).

<sup>17</sup> Regulamento (UE) 2023/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 para prever a inclusão das atividades de transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE e para a monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa adicionais e emissões de tipos de navio adicionais (JO L 130 de 16.5.2023, p. 105).

<sup>18</sup> Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48).

respeito à sua ambição à luz dos objetivos do Acordo de Paris e à sua integridade ambiental global. Examina igualmente qualquer questão relacionada com a eventual articulação ou alinhamento do presente regulamento por essa medida mundial, incluindo a necessidade de evitar a duplicação da regulamentação das emissões de GEE provenientes do transporte marítimo a nível da União e a nível internacional. Se for caso disso, esse relatório pode ser acompanhado de uma proposta legislativa de alteração do presente regulamento, em consonância com os compromissos da União em matéria de redução das emissões de GEE em toda a economia e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União.

- A Diretiva CELE estipula, no seu artigo 3.º-GG (1), que, caso a OMI adote uma medida baseada no mercado global para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão deve rever a mesma diretiva à luz dessa medida adotada. Para o efeito, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no prazo de 18 meses a contar da adoção de tal medida baseada no mercado global e antes de esta se tornar operacional. Nesse relatório, a Comissão examina a medida baseada no mercado global no que diz respeito: a) À sua ambição à luz dos objetivos do Acordo de Paris; b) À sua integridade ambiental global, nomeadamente em comparação com as disposições da presente diretiva aplicáveis ao transporte marítimo; e c) A qualquer questão relacionada com a coerência entre o CELE e essa medida. Se for caso disso, a Comissão pode fazer acompanhar o relatório de uma proposta legislativa para alterar a referida diretiva de forma coerente com a meta climática da União para 2030 e o objetivo de neutralidade climática estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119 e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, a fim de assegurar a coerência entre a aplicação da medida baseada no mercado global e o CELE, evitando simultaneamente uma duplicação significativa de encargos.

Qualquer medida da OMI em matéria de GEE, que exija a monitorização, verificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, poderá afetar o Regulamento MCV da UE, bem como a Diretiva CELE e o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos.

Por conseguinte, o novo capítulo 5 do anexo VI da MARPOL relativo ao quadro de impacto zero da OMI é suscetível de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757, do Regulamento (UE) 2023/1805 e da Diretiva (UE) 2023/959.

## **4.2. Competência da UE**

O objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «afetar regras comuns ou de alterar o seu âmbito de aplicação».

## **5. BASE JURÍDICA**

### **5.1. Base jurídica processual**

#### *5.1.1. Princípios*

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definem «*as posições a tomar em nome da União numa instância instituída por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam*

*efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».*

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo.<sup>19</sup>

A noção de «*atos que produzam efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Diz respeito, em especial, à situação em que o acordo internacional que institui a instância prevê que as suas decisões sejam vinculativas para as partes. É o caso, por exemplo, quando o acordo internacional confere ao organismo o poder de alterar determinados aspetos do acordo ou dos seus anexos.

#### *5.1.2. Aplicação ao caso em apreço*

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI é um organismo instituído por um acordo, designadamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos previstos que este comité da OMI é chamado a adotar constituem alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL. Tais alterações são vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 1.º da Convenção MARPOL.

Os atos previstos não complementam nem alteram o quadro institucional do Acordo.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

## **5.2. Base jurídica material**

### *5.2.1. Princípios*

A base jurídica material de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir uma dupla finalidade ou se tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como secundária, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

### *5.2.2. Aplicação ao caso em apreço*

A OMI é uma agência especializada das Nações Unidas instituída por uma Convenção, a Convenção da OMI, responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica causada pelos navios.

De acordo com a Convenção da OMI, o propósito da Organização é o de constituir uma estrutura de cooperação entre os Governos no domínio da regulamentação governamental e das práticas relativas a questões técnicas de todos os tipos que afetem os transportes marítimos que se dedicam ao comércio internacional, incentivar e facilitar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios.

O Comité MEPC da OMI adotará alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL, que é a principal convenção internacional relativa à prevenção da poluição do meio marinho pelos navios por causas operacionais ou acidentais.

---

<sup>19</sup> Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, n.º 64.

Estas alterações centram-se na prevenção, redução e controlo das emissões provenientes do transporte marítimo internacional, promovendo simultaneamente a conectividade global através do transporte marítimo.

As alterações acima referidas ao anexo VI da Convenção MARPOL prosseguem vários objetivos nos domínios do transporte marítimo e do ambiente, que estão indissociavelmente ligados, sem que um seja secundário e indireto em relação ao outro. Por conseguinte, a base jurídica material da decisão tem de incluir as bases jurídicas materiais correspondentes, a saber, os artigos 100.º, n.º 2, e 192.º, n.º 1, do TFUE.

### **5.3. Conclusão**

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização Marítima Internacional, durante a segunda sessão extraordinária do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente, o artigo 100.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção da Organização Marítima Internacional («OMI») entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (2) A OMI é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica causada pelos navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.
- (3) Segundo o disposto no artigo 38.º, alínea a), da Convenção da OMI, o Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC) desempenha funções que são, ou que podem ser, conferidas à OMI por (ou nos termos de) convenções internacionais para prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, nomeadamente no que diz respeito à adoção e alteração de regulamentos ou de outras disposições. O MEPC, durante a sua segunda reunião extraordinária, adotará alterações à MARPOL em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, alíneas b), c) e d).
- (4) O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, na sua segunda sessão extraordinária de 14 a 17 de outubro de 2025, deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (regras 13 e 14 e apêndice VII), à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (sistema de recolha de dados da OMI) e à cláusula de revisão da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo (regras 20, 25, 27 e 28) e ao Quadro de Impacto Zero da OMI (novo capítulo 5).
- (5) Os atos previstos do MEPC produzirão efeitos jurídicos.
- (6) Convém, por conseguinte, definir a posição a adotar em nome da União, na sessão extraordinária do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de afetar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/802 relativa à redução do teor de enxofre

de determinados combustíveis líquidos<sup>1</sup>, o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo<sup>2</sup>, a Diretiva (UE) 2023/959 que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e a Decisão (UE) 2015/1814 relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União<sup>3</sup>, e o Regulamento (UE) 2023/1805 relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos.<sup>4</sup>

- (7) Por conseguinte, a União deve apoiar as emendas às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL, uma vez que tal contribuirá para prevenir, reduzir e controlar as emissões de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e PM dos navios, a fim de obter benefícios conexos para a saúde e o ambiente, mantendo simultaneamente num nível gerível o impacto económico para o setor marítimo. A União deve apoiar estas emendas à regra 27 do anexo VI da MARPOL, uma vez que melhorarão ainda mais a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, a fim de assegurar a aplicação sólida do quadro CII e de facilitar a sua revisão. A União deve apoiar as emendas às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL, uma vez que são consequência da adoção da Estratégia da OMI para os GEE de 2023 e da finalização da revisão das medidas a curto prazo pela OMI e permitem uma revisão mais aprofundada destas regras. A União deve igualmente apoiar a introdução do novo capítulo 5 do anexo VI da MARPOL, uma vez que este inclui disposições destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provenientes do transporte marítimo internacional com vista a alcançar emissões líquidas nulas de gases com efeito de estufa (GEE) até 2050. Constituirá também uma base sólida para a necessária transição energética do transporte marítimo. O seu objetivo é alcançar as metas climáticas estabelecidas na Estratégia da OMI para a Redução das Emissões de GEE dos Navios de 2023, acelerar a introdução de combustíveis, tecnologias e fontes de energia com emissões nulas ou quase nulas de GEE e apoiar uma transição justa e equitativa.
- (8) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OMI, bem como pela Comissão, agindo conjuntamente no interesse da União Europeia,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

#### *Artigo 1.º*

A posição a adotar, em nome da União, na segunda sessão extraordinária do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (OMI) consiste em concordar com a adoção das seguintes alterações:

- (a) emendas às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (ECA),
- (b) emendas às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios

---

<sup>1</sup> JO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

<sup>2</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

<sup>3</sup> JO L 130 de 16.5.2023, p. 134.

<sup>4</sup> JO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

(IMO DCS) e à cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo, e

- (c) à introdução do novo capítulo 5 ao anexo VI da MARPOL relativo ao Quadro de Impacto Zero da OMI.

*Artigo 2.º*

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são a Comissão e os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*