

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2008/101/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 19 de Novembro de 2008

que altera a Directiva 2003/87/CE de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu (1),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões (2),

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado (3),

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 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 (4) criou um regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa que visa promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa com uma boa relação custo-eficácia e de forma economicamente eficiente.

(1) JO C 175 de 27.7.2007, p. 47.

(2) JO C 305 de 15.12.2007, p. 15.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Novembro de 2007 (ainda não publicado no Jornal Oficial), Posição Comum do Conselho de 18 de Abril de 2008 (JO C 122 E de 20.5.2008, p. 19) e Posição do Parlamento Europeu de 8 de Julho de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial), Decisão do Conselho de 24 de Outubro de 2008.

(4) JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

(2) O objectivo último da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas («CQNUAC»), aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho (5), é estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático.

(3) O Conselho Europeu de Bruxelas, de 8 e 9 de Março de 2007, sublinhou a importância vital de alcançar o objectivo estratégico de limitar o aumento da temperatura média global a 2 °C, no máximo, relativamente aos níveis pré-industriais. Os últimos resultados científicos divulgados pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) no seu Quarto Relatório de Avaliação demonstram mais claramente ainda que os impactos negativos das alterações climáticas estão a pôr seriamente em risco os ecossistemas, a produção alimentar e a realização dos objectivos de desenvolvimento do milénio e do desenvolvimento sustentável, bem como a segurança e a saúde humana. Para que seja possível realizar o objectivo de 2 °C será necessário estabilizar a concentração de gases com efeito de estufa na atmosfera em cerca de 450 ppmv equivalente de CO₂, pelo que as emissões globais de gases com efeito de estufa deverão atingir o máximo nos próximos 10 a 15 anos e sofrer uma redução substancial até 2050 de pelo menos 50 % relativamente aos níveis de 1990.

(4) O Conselho Europeu salientou que a União Europeia está empenhada em transformar a Europa numa economia de alta eficiência energética e com baixas emissões de gases com efeito de estufa e, até à celebração de um acordo global e abrangente para o período pós-2012, assumiu o compromisso firme e independente no sentido de a UE reduzir até 2020 pelo menos 20 % das emissões de gases com efeito de estufa em relação a 1990. A limitação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação representa um contributo essencial para a consecução deste compromisso.

(5) JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (5) O Conselho Europeu sublinhou que a UE está empenhada num acordo global e abrangente para a redução das emissões de gases com efeito de estufa no período pós-2012, a fim de dar uma resposta efectiva, eficaz e equitativa à escala requerida para fazer face às alterações climáticas. O Conselho Europeu aprovou uma redução de 30 % das emissões de gases com efeito de estufa em relação aos níveis de 1990, até 2020, como contributo para um acordo global e abrangente para o período pós-2012, desde que outros países desenvolvidos se comprometam a atingir reduções de emissões comparáveis, e os países em desenvolvimento economicamente mais avançados contribuam adequadamente, de acordo com as suas responsabilidades e capacidades. A UE tem vindo a assumir a liderança na negociação de um acordo internacional ambicioso para a consecução do objectivo de limitar o aumento da temperatura global a 2 °C e considera animadores os progressos registados nesse sentido na 13.^a Conferência das Partes na CQNUAC, realizada em Bali, em Dezembro de 2007. A UE procurará garantir que esse acordo global inclua medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação e, nessa eventualidade, a Comissão deverá analisar que alterações será necessário introduzir na presente directiva, na medida em que esta se aplica aos operadores de aeronaves.
- (6) Em 14 de Fevereiro de 2007, o Parlamento Europeu aprovou uma resolução sobre as alterações climáticas ⁽¹⁾ na qual referia o objectivo de limitar o aumento médio da temperatura global a 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e instava a UE a manter o seu papel de liderança nas negociações para a criação de um quadro internacional pós-2012 em matéria de alterações climáticas, bem como um elevado nível de ambição nos futuros debates com os seus parceiros internacionais, tendo igualmente realçado a necessidade de efectuar, até 2020, reduções globais de 30 % nas emissões de todos os países industrializados relativamente aos níveis de emissão de 1990, a fim de alcançar uma redução de 60 a 80 % até 2050.
- (7) A CQNUAC exige que todas as partes elaborem e executem programas nacionais e, quando aplicável, regionais que incluam medidas de atenuação das alterações climáticas.
- (8) O Protocolo de Quioto da CQNUAC, aprovado em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2002/358/CE do Conselho ⁽²⁾, exige que os países desenvolvidos se comprometam a procurar limitar ou reduzir as emissões de gases com efeito de estufa não controlados pelo Protocolo de Montreal provenientes dos transportes aéreos, por intermédio da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (9) Embora a Comunidade não seja Parte contratante na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago), todos os Estados-Membros são Partes contratantes nessa Convenção e membros da OACI, continuando a apoiar, com outros Estados na OACI, o trabalho sobre o desenvolvimento de medidas, incluindo instrumentos baseados no mercado, destinadas a fazer face ao impacto da aviação nas alterações climáticas. Na sexta reunião do Comité da OACI para a Protecção Ambiental na Aviação, realizada em 2004, foi acordado que um sistema de comércio de emissões especificamente concebido para o sector da aviação, baseado num novo instrumento jurídico sob os auspícios da OACI, não se afigurava suficientemente atractivo e deveria por conseguinte ser posto de parte. Consequentemente, a Resolução A35-5 da 35.^a Assembleia da OACI, realizada em Setembro de 2004, não propôs um novo instrumento jurídico mas apoiou, em vez disso, um regime aberto de comércio de licenças de emissão e a possibilidade de os Estados incorporarem as emissões provenientes da aviação internacional nos respectivos regimes de comércio de licenças de emissão. O Apêndice L da Resolução A36-22 da 36.^a Assembleia da OACI, realizada em Setembro de 2007, insta os Estados contratantes a não aplicarem um sistema de comércio de emissões aos operadores de aeronaves de outros Estados contratantes a não ser numa base de mútuo acordo entre esses Estados. Recordando que a Convenção de Chicago reconhece expressamente o direito de cada Parte contratante aplicar, numa base não discriminatória, as suas próprias disposições legislativas e regulamentares no domínio aeronáutico às aeronaves de todos os Estados, os Estados-Membros da Comunidade Europeia e quinze outros Estados europeus apresentaram uma reserva sobre esta resolução e reservaram-se o direito de, ao abrigo da Convenção de Chicago, tomar e aplicar medidas baseadas no mercado, numa base não discriminatória, a todos os operadores de aeronaves de todos os Estados que prestem serviços com partida ou destino no seu território ou no interior deste.
- (10) O sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente, estabelecido pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, prevê que a Comunidade defina e empreenda acções específicas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, se tais medidas não forem acordadas no âmbito da OACI até 2002. Nas suas conclusões de Outubro de 2002, Dezembro de 2003 e Outubro de 2004, o Conselho instou reiteradamente a Comissão a propor acções para reduzir o impacto do transporte aéreo internacional nas alterações climáticas.
- (11) Para obter as importantes reduções de emissões necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível nacional como comunitário, que abranjam todos os sectores económicos da Comunidade. Se o impacto da aviação nas alterações climáticas continuar a crescer ao ritmo actual, irá comprometer de forma significativa as reduções efectuadas por outros sectores para fazer face às alterações climáticas.

⁽¹⁾ JO C 287 E de 29.11.2007, p. 344.

⁽²⁾ JO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (12) No âmbito da sua comunicação de 27 de Setembro de 2005 ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, intitulada «Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas», a Comissão salientou uma estratégia para reduzir o impacto da aviação no clima. Essa estratégia propunha, no quadro de um pacote de medidas abrangente, a inclusão da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa e previa a criação de um grupo de trabalho multilateral para a aviação, integrado na segunda fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas e mandatado para analisar as formas de inclusão da aviação no regime comunitário. Nas suas conclusões de 2 de Dezembro de 2005, o Conselho reconheceu que, do ponto de vista económico e ambiental, a inclusão do sector da aviação no regime comunitário parecia ser a via mais promissora, tendo instado a Comissão a apresentar uma proposta legislativa até ao final de 2006. Na sua Resolução de 4 de Julho de 2006 sobre a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas⁽¹⁾, o Parlamento Europeu reconheceu que o comércio de emissões tinha potencial para desempenhar um papel no âmbito de um conjunto abrangente de medidas destinadas a fazer face ao impacto da aviação no clima, desde que adequadamente concebido.
- (13) Um conjunto abrangente de medidas deverá incluir igualmente medidas operacionais e tecnológicas. A melhoria da gestão do tráfego aéreo no âmbito dos programas Céu Único Europeu e SESAR poderá contribuir para o aumento global da eficiência do combustível até 12 %. A investigação na área das novas tecnologias, nomeadamente dos métodos de aumento da eficiência do combustível das aeronaves, pode também contribuir para reduzir as emissões provenientes da aviação.
- (14) O objectivo das alterações que a presente directiva introduz na Directiva 2003/87/CE consiste em reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas através da inclusão das emissões provenientes das actividades de aviação no regime comunitário.
- (15) Os operadores de aeronaves são as entidades que dispõem de um controlo mais directo sobre o tipo de aeronaves em actividade e sobre a forma como as mesmas são exploradas; por conseguinte, deverão ser responsabilizados pelo cumprimento das obrigações impostas pela presente directiva, designadamente a obrigação de elaborar um plano de acompanhamento e de acompanhar e comunicar os dados referentes às emissões de acordo com esse plano. Os operadores de aeronaves podem ser identificados através de um código de identificação da OACI ou de qualquer outro código reconhecido utilizado na identificação dos voos. Se a identidade do operador da aeronave não for conhecida, o proprietário da aeronave deverá ser considerado o operador da mesma, a menos que prove que o operador da aeronave era outra pessoa.
- (16) A fim de evitar distorções da concorrência e de melhorar a eficácia ambiental, o regime comunitário deverá incluir as emissões de todos os voos com chegada ou partida num aeródromo comunitário a partir de 2012.
- (17) A Comunidade e os seus Estados-Membros deverão continuar a procurar obter um acordo sobre medidas globais para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação. O regime comunitário pode servir de modelo à utilização do comércio de emissões em todo o mundo. A Comunidade e os seus Estados-Membros deverão manter-se em contacto com os países terceiros durante a aplicação da presente directiva e encorajá-los a tomar medidas idênticas. Se um país terceiro tomar medidas com efeitos ambientais pelo menos equivalentes aos da presente directiva a fim de reduzir o impacto dos voos com destino à Comunidade no clima, a Comissão deverá ponderar as opções disponíveis para otimizar a interacção entre o regime comunitário e as medidas tomadas por esse país, depois de consultar este último. Os regimes de comércio de emissões em desenvolvimento nos países terceiros começam a permitir otimizar a interacção com o regime comunitário no que se refere à aviação. A tomada de medidas bilaterais sobre a ligação do regime comunitário a outros regimes de comércio para formar um regime comum, ou a tomada em consideração de medidas equivalentes para evitar uma dupla regulamentação, poderão constituir um passo em direcção a um acordo global. Nos casos em que sejam tomadas tais medidas bilaterais, a Comissão pode alterar os tipos de actividades de aviação incluídas no regime comunitário e proceder, inclusivamente, aos consequentes ajustamentos à quantidade total de licenças a atribuir aos operadores de aeronaves.
- (18) Em consonância com o princípio «legislar melhor», determinados voos deverão ser isentos do regime comunitário. A fim de evitar encargos administrativos desproporcionados, os operadores de transportes aéreos comerciais que efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses deverão ser isentos do regime comunitário. Tal situação beneficiará as companhias aéreas que efectuem serviços limitados no âmbito do regime comunitário, incluindo as companhias aéreas dos países em desenvolvimento.
- (19) A aviação tem um impacto no clima mundial através das emissões de dióxido de carbono, de óxidos de azoto, de vapor de água e de partículas de sulfato e de fuligem. O PIAC estimou que o impacto climático total da aviação é actualmente cerca de duas a quatro vezes superior ao anteriormente provocado apenas pelas suas emissões de

(¹) JO C 303 E de 13.12.2006, p. 119.

dióxido de carbono. A investigação comunitária mais recente indica que o impacto climático total da aviação poderá ser cerca de duas vezes superior ao impacto isolado do dióxido de carbono. No entanto, nenhuma destas estimativas tem em conta os efeitos altamente incertos dos cirros. Nos termos do n.º 2 do artigo 174.º do Tratado, a política ambiental da Comunidade deve basear-se no princípio da precaução. Enquanto não se verificarem progressos científicos, todos os impactos da aviação deverão, na medida do possível, ser tidos em conta. As emissões de óxidos de azoto serão objecto de outras medidas legislativas, a propor pela Comissão em 2008. Deverá ser promovida a investigação sobre a formação de rastos de condensação e de cirros e sobre medidas eficazes de atenuação, incluindo medidas operacionais e técnicas.

- (20) A fim de evitar distorções da concorrência, deverá ser definida uma metodologia harmonizada para determinar a quantidade total de licenças de emissão a emitir e para as distribuir pelos operadores de aeronaves. Parte das licenças de emissão será atribuída por leilão, segundo regras a definir pela Comissão. Deverá ser constituída uma reserva especial de licenças de emissão a fim de garantir o acesso ao mercado de novos operadores de aeronaves e assistir os operadores de aeronaves que aumentem repentinamente o número de toneladas-quilómetro efectuadas. Os operadores de aeronaves que cessem as suas operações deverão continuar a receber licenças de emissão até ao final do período para o qual já tenham sido atribuídas licenças de emissão a título gratuito.
- (21) É conveniente proceder à plena harmonização da proporção de licenças de emissão emitidas a título gratuito para todos os operadores de aeronaves que participam no regime comunitário, a fim de assegurar a igualdade de tratamento dos operadores de aeronaves, dado que cada operador de aeronaves será regulamentado por um único Estado-Membro relativamente a todas as operações que efectue com destino, partida e no interior da UE, bem como pelas disposições não discriminatórias dos acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados com países terceiros.
- (22) A aviação contribui para o impacto global das actividades humanas nas alterações climáticas, e o impacto ambiental das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de aeronaves pode ser reduzido através de medidas destinadas a combater as alterações climáticas na UE e em países terceiros, especialmente nos países em desenvolvimento, e a financiar a investigação e o desenvolvimento relacionados com a diminuição das emissões e a adaptação, em particular nas áreas da aeronáutica e do transporte aéreo. As decisões sobre despesas públicas nacionais são da competência dos Estados-Membros, em consonância com o princípio da subsidiariedade. Sem prejuízo dessa posição, os proventos gerados pelos leilões de licenças de emissão, ou um montante equivalente, sempre que exigido por princípios orçamentais essenciais dos Estados-Membros tais como a unidade e a universalidade, deverão ser utilizados para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, a adaptação aos impactos das alterações climáticas na UE e em países terceiros, o financiamento da investigação e do desenvolvimento relacionados com a redução das emissões e a adaptação e a cobertura dos custos de gestão do regime comunitário. Os proventos gerados pelos leilões deverão igualmente ser utilizados em transportes com baixo teor de emissões. Os proventos da venda em leilão deverão ser utilizados, em especial, no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis, e de medidas destinadas a combater a desflorestação e a facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. As disposições da presente directiva sobre a utilização dos proventos não deverão prejudicar qualquer decisão sobre a utilização dos proventos gerados pela venda em leilão de licenças de emissão no contexto mais vasto da revisão da Directiva 2003/87/CE.
- (23) As disposições relativas à utilização de fundos provenientes das vendas em leilão deverão ser notificadas à Comissão. Esta notificação não dispensa os Estados-Membros da obrigação de comunicarem determinadas disposições nacionais, prevista no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. O disposto na presente directiva não deverá prejudicar os resultados de quaisquer processos relativos a auxílios estatais que possam ser intentados ao abrigo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado.
- (24) A fim de melhorar a relação custo-eficácia do regime comunitário, os operadores de aeronaves deverão poder utilizar a Redução Certificada de Emissões («RCE») e a Unidade de Redução de Emissões («URE») de actividades de projecto para cumprirem a obrigação de devolução de licenças de emissão, até um determinado limite harmonizado. A utilização de RCE e URE deverá ser coerente com os critérios de aceitação do regime de comércio de licenças de emissão estabelecidos na presente directiva. O valor médio das percentagens especificadas pelos Estados-Membros para a utilização de RCE e de URE durante o primeiro período de compromissos ao abrigo do Protocolo de Quioto é de cerca de 15 %.
- (25) Nas suas conclusões, o Conselho Europeu de Bruxelas de 13 e 14 de Março de 2008 reconheceu que, num contexto global de mercados competitivos, o risco de fuga de carbono constitui uma preocupação que é necessário analisar e abordar urgentemente no âmbito da nova directiva relativa ao sistema de comércio de emissões, para que se possam tomar medidas adequadas caso as negociações internacionais falhem. A melhor maneira de abordar esta questão continua a ser através de um acordo internacional.

- (26) Para reduzir os encargos administrativos dos operadores de aeronaves, cada operador de aeronaves deverá estar sob a responsabilidade de um único Estado-Membro. Os Estados-Membros deverão ser obrigados a garantir que os operadores de aeronaves aos quais tenham concedido uma licença de exploração, ou os operadores de aeronaves que não disponham de nenhuma licença de exploração ou que sejam provenientes de países terceiros e cujas emissões num determinado ano de base sejam principalmente atribuíveis a esse Estado-Membro, cumprem os requisitos da presente directiva. Se um operador de aeronaves não cumprir os requisitos da presente directiva e se outras medidas de execução do Estado-Membro responsável não tiverem conseguido assegurar o seu cumprimento, os Estados-Membros deverão actuar de forma solidária. O Estado-Membro responsável deverá, por conseguinte, ter a possibilidade de pedir à Comissão que, como último recurso, tome a decisão de impor ao dito operador de aeronaves uma proibição de operar.
- (27) Para manter a integridade do sistema de contabilização do regime comunitário, tendo em conta que as emissões da aviação internacional não estão integradas nos compromissos assumidos pelos Estados-Membros ao abrigo do Protocolo de Quioto, as licenças de emissão atribuídas ao sector da aviação só deverão ser utilizadas para o cumprimento das obrigações de devolução de licenças de emissão impostas aos operadores de aeronaves ao abrigo da presente directiva.
- (28) A fim de garantir a igualdade de tratamento a todos os operadores de aeronaves, os Estados-Membros deverão observar regras harmonizadas para a gestão dos operadores de aeronaves sob a sua responsabilidade, de acordo com orientações específicas a elaborar pela Comissão.
- (29) Para salvaguardar a integridade ambiental do regime comunitário, as unidades devolvidas pelos operadores de aeronaves só deverão contar para as metas de redução de gases com efeito de estufa que tenham em conta essas emissões.
- (30) A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) pode dispor de informações que sejam úteis aos Estados-Membros ou à Comissão para o cumprimento das obrigações que lhes incumbem ao abrigo da presente directiva.
- (31) As disposições do regime comunitário relacionadas com a monitorização, comunicação e verificação das emissões e com as sanções aplicáveis aos operadores deverão ser igualmente aplicáveis aos operadores de aeronaves.
- (32) A Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento da Directiva 2003/87/CE em relação às actividades de aviação à luz da experiência adquirida com a sua aplicação, e informar seguidamente o Parlamento Europeu e o Conselho.
- (33) A revisão do funcionamento da Directiva 2003/87/CE em relação às actividades de aviação deverá ter em conta a dependência estrutural da aviação de países que não têm modos alternativos de transporte adequados e com-
paráveis e que, por conseguinte, são altamente dependentes do transporte aéreo, e nos quais o sector do turismo dá um elevado contributo para o produto interno bruto. Deverá ser dada especial atenção à mitigação ou mesmo à eliminação de quaisquer problemas de acessibilidade e competitividade que possam surgir para as regiões ultra-periféricas da Comunidade, tal como especificadas no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, bem como de problemas de obrigações de serviço público relacionados com a aplicação da presente directiva.
- (34) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdoba em 18 de Setembro de 2006 durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e o pleno cumprimento dessa Declaração Ministerial será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.
- (35) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da 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 ⁽¹⁾.
- (36) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar medidas com vista à venda em leilão das licenças de emissão que não tenham de ser emitidas a título gratuito, para aprovar regras pormenorizadas sobre o funcionamento da reserva especial destinada a determinados operadores de aeronaves e sobre os procedimentos relativos aos pedidos que lhe sejam dirigidos para que tome a decisão de impor a um operador de aeronaves uma proibição de operar, e ainda para alterar a lista de actividades da aviação constante do Anexo I nos casos em que um país terceiro introduz medidas para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (37) Atendendo a que o objectivo da presente directiva não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção prevista, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aquele objectivo.
- (38) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

(39) A Directiva 2003/87/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações à Directiva 2003/87/CE

A Directiva 2003/87/CE é alterada do seguinte modo:

1. Antes do artigo 1.º, é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS».

2. Ao artigo 2.º é aditado o seguinte número:

«3. A aplicação da presente directiva ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.».

3. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) “Emissão”, a libertação de gases com efeito de estufa na atmosfera a partir de fontes existentes numa instalação ou a libertação, a partir de uma aeronave que realize uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I, dos gases especificados em relação a essa actividade;»;

b) São aditadas as seguintes alíneas:

«o) “Operador de aeronave”, a pessoa responsável pela operação de uma aeronave no momento em que a mesma realiza uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I ou, se essa pessoa não for conhecida nem identificada pelo proprietário da aeronave, o proprietário da aeronave;

p) “Operador de transportes aéreos comerciais”, o operador que, mediante remuneração, presta serviços de transporte aéreo regulares ou não regulares ao público para o transporte de passageiros, carga ou correio;

q) “Estado-Membro responsável”, o Estado-Membro encarregado da aplicação do regime comunitário em relação a um operador de aeronaves, nos termos do artigo 18.º-A;

r) “Emissões atribuídas à aviação”, as emissões de todos os voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I com partida de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro e de todos os voos com chegada a um aeródromo situado no território de um Estado-Membro provenientes de um país terceiro;

s) “Emissões históricas da aviação”, a média das emissões anuais, em 2004, 2005 e 2006, das aeronaves que realizam uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I.».

4. A seguir ao artigo 3.º é inserido o seguinte capítulo:

«CAPÍTULO II

AVIAÇÃO

Artigo 3.º-A

Âmbito de aplicação

As disposições do presente capítulo são aplicáveis à atribuição e emissão das licenças de emissão no que se refere às actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

Artigo 3.º-B

Actividades de aviação

Até 2 de Agosto de 2009, a Comissão deve elaborar directrizes, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º, sobre a interpretação pormenorizada das actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

Artigo 3.º-C

Quantidade total de licenças de emissão atribuídas às actividades de aviação

1. Para o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2012 e 31 de Dezembro de 2012, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves é equivalente a 97 % das emissões históricas da aviação.

2. Para o período referido no n.º 2 do artigo 11.º, com início em 1 de Janeiro de 2013, e, à falta de alterações introduzidas na sequência da revisão a que se refere o n.º 4 do artigo 30.º, para cada período seguinte, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves é equivalente a 95 % das emissões históricas da aviação multiplicadas pelo número de anos do período.

Esta percentagem pode ser revista por ocasião da revisão geral da presente directiva.

3. A Comissão procede à revisão da quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves nos termos do n.º 4 do artigo 30.º

4. Até 2 de Agosto de 2009, a Comissão toma uma decisão relativa às emissões históricas da aviação com base nos melhores dados disponíveis, incluindo estimativas baseadas em informações sobre o tráfego efectivo. Esta decisão é examinada no comité a que se refere o n.º 1 do artigo 23.º

Artigo 3.º-D

Método de atribuição das licenças de emissão às actividades de aviação por leilão

1. No período referido no n.º 1 do artigo 3.º-C, são leiloados 15 % das licenças de emissão.

2. A partir de 1 de Janeiro de 2013, são leiloados 15 % das licenças de emissão. Esta percentagem pode ser aumentada por ocasião da revisão geral da presente directiva.

3. É aprovado um regulamento com disposições pormenorizadas para a venda em leilão, pelos Estados-Membros, das licenças de emissão que não devam ser emitidas a título gratuito nos termos dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo ou do n.º 8 do artigo 3.º-F. O número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em cada período é proporcional à sua parte no total das emissões atribuídas à aviação do conjunto dos Estados-Membros no ano de referência, comunicadas nos termos do n.º 3 do artigo 14.º e verificadas nos termos do artigo 15.º. Para o período referido no n.º 1 do artigo 3.º-C o ano de referência é 2010 e, para cada período subsequente referido no artigo 3.º-C, o ano de referência é o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que respeita o leilão.

Esse regulamento, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, é aprovado pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º

4. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização a dar aos proventos gerados pelos leilões das licenças de emissão. Esses proventos deverão ser utilizados para combater as alterações climáticas na UE e nos países terceiros, nomeadamente para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, para promover a adaptação aos impactos das alterações climáticas na UE e nos países terceiros, em especial nos países em desenvolvimento, para financiar actividades de investigação e desenvolvimento para a mitigação e a adaptação, nomeadamente nas áreas da aeronáutica e do transporte aéreo, para reduzir as emissões através da utilização de transportes com baixo teor de emissões e para cobrir os custos de gestão do regime comunitário. Os proventos dos leilões deverão ser igualmente utilizados no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis e de medidas para evitar a desflorestação.

Os Estados-Membros informam a Comissão das acções empreendidas em cumprimento do presente número.

5. As informações fornecidas à Comissão por força da presente directiva não dispensam os Estados-Membros da obrigação de notificação estabelecida no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

Artigo 3.º-E

Atribuição e concessão de licenças de emissão aos operadores de aeronaves

1. Para cada um dos períodos referidos no artigo 3.º-C, cada operador de aeronaves pode pedir que lhe sejam atribuídas licenças de emissão que devam ser atribuídas a título gratuito. Os pedidos podem ser feitos mediante apresentação, à autoridade competente do Estado-Membro responsável,

dos dados relativos às toneladas-quilómetro verificadas para as actividades de aviação enumeradas no Anexo I realizadas por esse operador de aeronaves no ano de monitorização. Para efeitos do presente artigo, o ano de monitorização é o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que dizem respeito, nos termos dos Anexos IV e V, ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, o ano de 2010. Qualquer pedido deve ser apresentado pelo menos 21 meses antes do início do período a que diz respeito ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 31 de Março de 2011.

2. Pelo menos 18 meses antes do início do período a que dizem respeito os pedidos ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 30 de Junho de 2011, os Estados-Membros comunicam à Comissão os pedidos recebidos ao abrigo do n.º 1.

3. Pelo menos 15 meses antes do início de cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 3.º-C ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, até 30 de Setembro de 2011, a Comissão calcula e estabelece mediante a aprovação de uma decisão:

- a) A quantidade total de licenças de emissão a atribuir para esse período, nos termos do artigo 3.º-C;
- b) O número de licenças de emissão a leiloar nesse período, nos termos do artigo 3.º-D;
- c) O número de licenças de emissão da reserva especial para operadores de aeronaves nesse período, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º-F;
- d) O número de licenças de emissão a atribuir a título gratuito durante esse período, subtraindo o número de licenças de emissão a que se referem as alíneas b) e c) da quantidade total de licenças de emissão decididas ao abrigo da alínea a); e
- e) O valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves cujos pedidos tenham sido apresentados à Comissão nos termos do n.º 2.

O valor de referência mencionado na alínea e), expresso em licenças de emissão por tonelada-quilómetro, é calculado dividindo o número de licenças de emissão referido na alínea d) pela soma dos dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos apresentados à Comissão nos termos do n.º 2.

4. No prazo de três meses a contar da data da aprovação de uma decisão pela Comissão ao abrigo do n.º 3, cada Estado-Membro responsável calcula e publica:

- a) O número total de licenças de emissão atribuídas para o período a cada um dos operadores de aeronaves cujo pedido tenha sido apresentado à Comissão nos termos do n.º 2, calculado multiplicando os dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos pelo valor de referência a que se refere a alínea e) do n.º 3; e
- b) O número de licenças de emissão atribuídas a cada operador de aeronaves para cada ano, calculado dividindo o número total de licenças de emissão que lhe tenham sido atribuídas para o período, calculado nos termos da alínea a), pelo número de anos do período durante o qual o operador de aeronaves realiza uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

5. Até 28 de Fevereiro de 2012 e até 28 de Fevereiro de cada ano subsequente, a autoridade competente do Estado-Membro responsável concede, a cada um dos operadores de aeronaves, o número de licenças de emissão atribuídas a esse operador para o ano em causa ao abrigo do presente artigo ou do artigo 3.º-F.

Artigo 3.º-F

Reserva especial para certos operadores de aeronaves

1. Em cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 3.º-C, devem ser reservados 3 % da quantidade total de licenças de emissão a atribuir numa reserva especial destinada aos operadores de aeronaves:

- a) Que iniciem uma actividade de aviação abrangida pelo Anexo I depois do ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C; ou
- b) Cujos dados relativos às toneladas-quilómetro registem um aumento anual superior a 18 % entre o ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período;

e cuja actividade ao abrigo da alínea a), ou actividade adicional ao abrigo da alínea b), não seja, no todo ou em parte, uma continuação da actividade de aviação previamente realizada por outro operador de aeronaves.

2. Um operador de aeronaves elegível ao abrigo do n.º 1 pode pedir que lhe sejam atribuídas licenças de emissão a título gratuito, a partir da reserva especial, apresentando um pedido nesse sentido à autoridade competente do seu Estado-Membro responsável. Os pedidos devem ser apresentados até 30 de Junho do terceiro ano do período a que se

refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que os mesmos dizem respeito.

O número de licenças a atribuir a um operador de aeronaves ao abrigo da alínea b) do n.º 1 não deve ultrapassar 1 000 000.

3. Um pedido apresentado ao abrigo do n.º 2:

- a) Deve incluir os dados verificados referentes às toneladas-quilómetro nos termos dos Anexos IV e V relativos às actividades de aviação enumeradas no Anexo I realizadas pelo operador de aeronaves no segundo ano civil do período a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que o pedido diz respeito;
- b) Deve demonstrar que os critérios de elegibilidade do n.º 1 estão reunidos; e
- c) No caso de operadores de aeronaves abrangidos pela alínea b) do n.º 1, deve declarar:

i) o aumento percentual em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período,

ii) o crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período, e

iii) o crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronaves entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C e o segundo ano civil desse período que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1.

4. O mais tardar no prazo de seis meses a contar da data limite de apresentação do pedido previsto no n.º 2, os Estados-Membros apresentam à Comissão os pedidos recebidos ao abrigo desse número.

5. O mais tardar no prazo de 12 meses a contar da data limite de apresentação do pedido previsto no n.º 2, a Comissão determina o valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves cujos pedidos lhe tenham sido apresentados nos termos do n.º 4.

Sob reserva do n.º 6, o valor de referência é calculado dividindo o número de licenças de emissão da reserva especial pela soma:

a) Dos dados referentes às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos apresentados à Comissão nos termos da alínea a) do n.º 3 e do n.º 4, para os operadores de aeronaves abrangidos pela alínea a) do n.º 1; e

b) Do crescimento absoluto em toneladas-quilómetro que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1 incluído nos pedidos apresentados à Comissão nos termos da subalínea iii) da alínea c) do n.º 3 e do n.º 4, para os operadores de aeronaves abrangidos pela alínea b) do n.º 1.

6. O valor de referência a que se refere o n.º 5 não deve dar origem a uma atribuição anual por tonelada-quilómetro superior à atribuição anual por tonelada-quilómetro aos operadores de aeronaves ao abrigo do n.º 4 do artigo 3.º-E.

7. No prazo de três meses a contar da data da aprovação de uma decisão pela Comissão ao abrigo do n.º 5, cada Estado-Membro responsável calcula e publica:

a) As licenças de emissão atribuídas a partir da reserva especial a cada um dos operadores de aeronaves cujo pedido tenha sido apresentado à Comissão nos termos do n.º 4. Essa atribuição é calculada multiplicando o valor de referência a que se refere o n.º 5:

i) pelos dados referentes às toneladas-quilómetro incluídos no pedido apresentado à Comissão ao abrigo da alínea a) do n.º 3 e do n.º 4, no caso dos operadores de aeronaves abrangidos pela alínea a) do n.º 1,

ii) pelo crescimento absoluto em toneladas-quilómetro que exceda a percentagem estabelecida na alínea b) do n.º 1, incluído no pedido apresentado à Comissão ao abrigo da subalínea iii) da alínea c) do n.º 3 e do n.º 4, no caso dos operadores de aeronaves abrangidos pela alínea b) do n.º 1; e

b) As licenças de emissão atribuídas a cada operador de aeronaves para cada ano, determinadas dividindo as licenças de emissão atribuídas ao abrigo da alínea a) pelo número de anos civis completos remanescentes no período a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º-C a que a atribuição diz respeito.

8. As licenças de emissão não atribuídas a partir da reserva especial são leiloadas pelos Estados-Membros.

9. A Comissão pode aprovar regras pormenorizadas sobre o funcionamento da reserva especial ao abrigo do presente artigo, incluindo a avaliação da conformidade com os critérios de elegibilidade previstos no n.º 1. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da

presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º

Artigo 3.º-G

Planos de monitorização e apresentação de relatórios

Os Estados-Membros responsáveis asseguram que cada operador de aeronaves apresente à autoridade competente desse Estado-Membro um plano de monitorização que estabeleça as medidas destinadas a monitorizar e comunicar os dados referentes às emissões e às toneladas-quilómetro para efeitos do pedido a que se refere o artigo 3.º-E, e que esses planos sejam aprovados pela autoridade competente segundo as orientações aprovadas nos termos do artigo 14.º.

5. São inseridos os seguintes título e artigo:

«CAPÍTULO III

INSTALAÇÕES FIXAS

Artigo 3.º-H

Âmbito de aplicação

As disposições do presente capítulo são aplicáveis aos títulos de emissão de gases com efeito de estufa e à atribuição e concessão das licenças de emissão respeitantes às actividades enumeradas no Anexo I, com exclusão das actividades de aviação.».

6. No artigo 6.º, a alínea e) do n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«e) A obrigação de devolver licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas ao abrigo do capítulo II, equivalentes ao total das emissões da instalação em cada ano civil, verificadas em conformidade com o artigo 15.º, no prazo de quatro meses a contar do termo do ano em causa.».

7. A seguir ao artigo 11.º é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS À AVIAÇÃO E ÀS INSTALAÇÕES FIXAS».

8. No artigo 11.º-A é inserido o seguinte número:

«1-A. Durante o período a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º-C, os operadores de aeronaves podem utilizar as RCE e URE, até ao limite de 15 % do número de licenças de emissão que devem devolver nos termos do n.º 2-A do artigo 12.º

Para os períodos subsequentes, a percentagem de RCE e URE que pode ser utilizada no que se refere às actividades de aviação deve ser revista no âmbito da revisão geral da presente directiva, tendo em consideração o desenvolvimento do regime internacional para as alterações climáticas.

A Comissão publica a referida percentagem pelo menos seis meses antes do início de cada um dos períodos a que se refere o artigo 3.º-C.».

9. No n.º 2 do artigo 11.º-B, o termo «instalações» é substituído pelo termo «actividades».

10. O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a seguir aos termos «para efeitos» é inserido o texto «do cumprimento das obrigações dos operadores de aeronaves nos termos do n.º 2-A ou»;

b) É inserido o seguinte número:

«2-A. Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar a devolução por cada operador de aeronaves, até 30 de Abril de cada ano, de um número de licenças de emissão equivalente ao total das emissões do ano civil anterior, verificadas nos termos do artigo 15.º, provenientes de actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave. Os Estados-Membros garantem que as licenças de emissão devolvidas nos termos do presente número são consequentemente anuladas.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Os Estados-Membros devem assegurar a devolução pelo operador de cada instalação, até 30 de Abril de cada ano, de um número de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas ao abrigo do capítulo II, equivalente ao total das emissões provenientes dessa instalação durante o ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 15.º, e a sua consequente anulação.».

11. No n.º 3 do artigo 13.º, os termos «n.º 3 do artigo 12.º» são substituídos pelos termos «n.º 2-A ou n.º 3 do artigo 12.º».

12. O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) Na primeira frase do n.º 1:

i) após os termos «essas actividades» é inserido o texto «e aos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos de um pedido nos termos dos artigos 3.º-E ou 3.º-F»,

ii) são suprimidos os termos «até 30 de Setembro de 2003»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Os Estados-Membros devem assegurar que cada operador ou operador de aeronaves comunique à autoridade competente, em conformidade com as orientações, após o termo de cada ano civil, as informações relativas às emissões da instalação ou, a partir de 1 de Janeiro de 2010, da aeronave que opera no ano em causa.».

13. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Verificação

Os Estados-Membros devem assegurar que os relatórios apresentados pelos operadores e pelos operadores de aeronaves nos termos n.º 3 do artigo 14.º sejam verificados em conformidade com os critérios estabelecidos no Anexo V e com as disposições pormenorizadas aprovadas pela Comissão nos termos do presente artigo, e que as autoridades competentes sejam informadas dos resultados da verificação.

Os Estados-Membros devem assegurar, que os operadores e os operadores de aeronaves cujos relatórios não tenham sido considerados satisfatórios, em conformidade com os critérios estabelecidos no Anexo V e com as disposições pormenorizadas aprovadas pela Comissão nos termos do presente artigo, até 31 de Março de cada ano, no que se refere às emissões do ano anterior, não possam transferir licenças de emissão enquanto os respectivos relatórios não forem considerados satisfatórios.

A Comissão pode aprovar disposições pormenorizadas para a verificação dos relatórios apresentados pelos operadores de aeronaves nos termos do n.º 3 do artigo 14.º e dos pedidos apresentados ao abrigo dos artigos 3.º-E e 3.º-F, incluindo os procedimentos de verificação a utilizar pelos verificadores, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º.

14. O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, são suprimidos os termos «até 31 de Dezembro de 2003»;

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

«2. Os Estados-Membros devem assegurar a publicação dos nomes dos operadores e dos operadores de aeronaves que não devolvam licenças de emissão suficientes nos termos da presente directiva.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que os operadores e os operadores de aeronaves que não devolvam, até 30 de Abril de cada ano, licenças de emissão suficientes para cobrir as suas emissões no ano anterior sejam obrigados a pagar uma multa pelas emissões excedentárias. A multa por emissões excedentárias será igual a 100 EUR por cada tonelada de equivalente de dióxido de carbono emitida relativamente à qual o operador não tenha devolvido licenças. O pagamento da multa por emissões excedentárias não dispensa os operadores e os operadores de aeronaves da obrigação de devolverem uma quantidade de licenças de emissão equivalente às emissões excedentárias aquando da devolução das licenças de emissão relativas ao ano civil subsequente.»;

c) São aditados os seguintes números:

«5. Se um operador de aeronaves não cumprir os requisitos da presente directiva e se outras medidas de execução não tiverem conseguido assegurar o seu cumprimento, o Estado-Membro responsável pode pedir à Comissão que tome a decisão de impor ao dito operador de aeronaves uma proibição de operar.

6. Os pedidos apresentados pelo Estado-Membro responsável nos termos do n.º 5 devem incluir:

a) Provas de que o operador de aeronaves não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da presente directiva;

b) Pormenores das medidas de execução tomadas por esse Estado-Membro;

c) Uma justificação para impor a proibição de operar a nível comunitário; e

d) Uma recomendação quanto ao âmbito da proibição de operar a nível comunitário e as eventuais condições a aplicar.

7. Quando forem dirigidos à Comissão pedidos como aqueles a que se refere o n.º 5, a Comissão informa os demais Estados-Membros através dos seus representantes no Comité referido no n.º 1 do artigo 23.º e nos termos do regulamento interno do Comité.

8. A aprovação das decisões na sequência da apresentação de um pedido nos termos do n.º 5 é precedida, se adequado e exequível, de consultas às autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar do operador de aeronaves em causa. Sempre que possível, as consultas

são realizadas conjuntamente pela Comissão e pelos Estados-Membros.

9. Quando a Comissão considerar a possibilidade de aprovar uma decisão na sequência da recepção de um pedido apresentado nos termos do n.º 5, comunica ao operador de aeronaves em causa os factos e as considerações essenciais que constituem a base de tal decisão. O operador de aeronaves em causa deve dispor da possibilidade de apresentar as suas observações por escrito à Comissão no prazo de 10 dias úteis a contar da data dessa comunicação.

10. A pedido de um Estado-Membro, a Comissão pode aprovar, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º, uma decisão de impor uma proibição de operar a um operador de aeronaves.

11. Os Estados-Membros aplicam no seu território as decisões aprovadas nos termos do n.º 10 e informam a Comissão das medidas de execução dessas decisões.

12. Quando apropriado, são estabelecidas regras detalhadas relativas aos procedimentos referidos no presente artigo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º».

15. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 18.º-A

Estado-Membro responsável

1. O Estado-Membro responsável em relação a um operador de aeronaves é:

a) No caso de um operador de aeronaves com uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com as disposições do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (*), o Estado-Membro que concedeu a licença de exploração a esse operador de aeronaves; e

b) Nos restantes casos, o Estado-Membro com a estimativa mais elevada de emissões atribuídas à aviação em relação aos voos efectuados por esse operador de aeronaves durante o ano de base.

2. Quando nos dois primeiros anos de qualquer dos períodos a que se refere o artigo 3.º-C não for atribuída ao Estado-Membro responsável por um operador de aeronaves abrangido pela alínea b) do n.º 1 do presente artigo nenhuma das emissões atribuídas à aviação provenientes de voos por este efectuados, o operador de aeronaves é transferido para outro Estado-Membro responsável no que se refere ao período seguinte. O novo Estado-Membro responsável é o Estado-Membro com a estimativa mais elevada de emissões atribuídas à aviação provenientes dos voos efectuados por esse operador de aeronaves durante os dois primeiros anos do período anterior.

3. Com base nas melhores informações disponíveis, a Comissão:

a) Antes de 1 de Fevereiro de 2009, publica uma lista dos operadores de aeronaves que tenham realizado uma das actividades da aviação enumeradas no Anexo I a partir do dia 1 de Janeiro de 2006, inclusive, indicando o Estado-Membro responsável por cada operador de aeronaves nos termos do n.º 1; e

b) Antes de 1 de Fevereiro de cada ano subsequente, actualiza a lista de modo a incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto realizado uma das actividades da aviação enumeradas no Anexo I.

4. A Comissão pode elaborar, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 23.º, orientações relativas à gestão dos operadores de aeronaves ao abrigo da presente directiva pelos Estados-Membros responsáveis.

5. Para efeitos do n.º 1, entende-se por «ano de base», em relação aos operadores de aeronaves que tenham iniciado as suas operações na Comunidade após 1 de Janeiro de 2006, o primeiro ano civil em que exerceram as suas actividades, e, em todos os restantes casos, o ano civil que teve início em 1 de Janeiro de 2006.

Artigo 18.º-B

Assistência do Eurocontrol

Para efeitos do cumprimento das obrigações que lhe incumbem nos termos do n.º 4 do artigo 3.º-C e do artigo 18.º-A, a Comissão pode solicitar a assistência do Eurocontrol ou de outra organização pertinente, podendo para tal celebrar acordos apropriados com essas organizações.

(*) JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.»

16. No artigo 19.º, o n.º 3 é alterado do seguinte modo:

a) A última frase passa a ter a seguinte redacção:

«Esse regulamento deve igualmente conter disposições respeitantes à utilização e identificação de RCE e URE no regime comunitário e à monitorização do nível dessa utilização, bem como disposições destinadas a ter em conta a inclusão das actividades da aviação no regime comunitário.»

b) É aditado o seguinte parágrafo:

«O regulamento relativo a um sistema de registos normalizado e seguro deve assegurar que as licenças de emissão, as RCE e as URE devolvidas pelos operadores de aeronaves sejam transferidas para as contas de retiradas dos Estados-Membros a título do primeiro período de compromissos ao abrigo do Protocolo de Quioto apenas na medida em que essas licenças de emissão, RCE e URE correspondam a emissões incluídas nos totais dos inventários nacionais para o mesmo período.»

17. No artigo 23.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.»

18. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 25.º-A

Medidas de países terceiros para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas

1. Se um país terceiro aprovar medidas para reduzir o impacto nas alterações climáticas dos voos que partem do seu território e aterram na Comunidade, a Comissão, depois de consultar o país terceiro, e os Estados-Membros no âmbito do Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 23.º, deve ponderar as opções disponíveis por forma a otimizar a interacção entre o regime comunitário e as medidas desse país.

Se necessário, a Comissão pode aprovar alterações de modo a excluir os voos provenientes do país terceiro em causa das actividades de aviação enumeradas no Anexo I, ou a prever quaisquer outras alterações das actividades de aviação enumeradas no Anexo I exigidas por um acordo celebrado ao abrigo do quarto parágrafo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 23.º

A Comissão pode propor ao Parlamento Europeu e ao Conselho quaisquer outras alterações da presente directiva.

A Comissão pode também, se necessário, fazer recomendações ao Conselho, nos termos do n.º 1 do artigo 300.º do Tratado, para abrir negociações com vista à celebração de um acordo com o país terceiro em causa.

2. A Comunidade e os seus Estados-Membros continuam a procurar obter um acordo sobre medidas globais para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação. À luz de um tal acordo, a Comissão analisa se são necessárias alterações à presente directiva tal como se aplica aos operadores de aeronaves.».

19. O artigo 28.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) Que seja responsável pela devolução de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do capítulo II, iguais ao total das emissões das instalações do agrupamento, mediante derrogação da alínea e) do n.º 2 do artigo 6.º e do n.º 3 do artigo 12.º; e;

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção.

«4. O administrador fica sujeito às sanções aplicáveis no caso de incumprimento dos requisitos de devolução de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do capítulo II, suficientes para cobrir a totalidade das emissões das instalações do agrupamento, mediante derrogação dos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 16.º».

20. Ao artigo 30.º é aditado o seguinte número:

«4. Até 1 de Dezembro de 2014, a Comissão procede, com base na monitorização e na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, à revisão do funcionamento da presente directiva em relação às actividades de aviação enumeradas no Anexo I, e, se adequado, pode apresentar propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do artigo 251.º do Tratado. A Comissão deve dar especial atenção:

- a) Às implicações e repercussões da presente directiva no funcionamento global do regime comunitário;
- b) Ao funcionamento do mercado de licenças de emissão no sector da aviação, tendo nomeadamente em conta eventuais perturbações do mercado;
- c) À eficácia ambiental do regime comunitário e à medida em que a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves ao abrigo do artigo 3.º-C deverá ser reduzida em consonância com as metas globais da UE de redução das emissões;

- d) Ao impacto do regime comunitário no sector da aviação, incluindo questões de concorrência, tendo nomeadamente em consideração o impacto das políticas relativas às alterações climáticas adoptadas para a aviação no exterior da UE;
- e) À manutenção da reserva especial para operadores de aeronaves, tomando em consideração a probabilidade de convergência das taxas de crescimento do sector;
- f) Ao impacto do regime comunitário sobre a dependência estrutural do transporte aéreo das regiões insulares, sem litoral, periféricas e ultraperiféricas da Comunidade;
- g) À possibilidade de inclusão de um sistema de acesso que facilite o comércio de licenças de emissão entre operadores de aeronaves e operadores de instalações, garantindo embora que nenhuma das transacções dê lugar a uma transferência líquida de licenças de emissão dos operadores de aeronaves para os operadores de instalações;
- h) Às implicações dos limiares de exclusão tal como especificados no Anexo I em termos de massa máxima à descolagem certificada e de número de voos efectuados anualmente por um operador de aeronaves;
- i) Ao impacto da isenção do regime comunitário concedida a determinados voos operados no quadro das obrigações de serviço público impostas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (*);
- j) À evolução, incluindo o potencial de evolução futura, da eficácia da aviação e, em especial, aos progressos efectuados na consecução do objectivo fixado pelo Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE) de desenvolver e demonstrar tecnologias susceptíveis de reduzir o consumo de combustível em 50 % até 2020, e à eventual necessidade de medidas suplementares para aumentar a eficácia energética;
- k) À evolução da compreensão científica do impacto nas alterações climáticas dos rastos de condensação e dos cirros provocados pela aviação, a fim de propor medidas de mitigação eficazes.

A Comissão informa seguidamente o Parlamento Europeu e o Conselho.

(*) JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.».

21. A seguir ao artigo 30.º é inserido o seguinte título:

«CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS».

22. Os Anexos I, IV e V são alterados nos termos do Anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 2 de Fevereiro de 2010. Os Estados-Membros devem informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprova-

rem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão informa do facto os Estados-Membros.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 19 de Novembro de 2008.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

J.-P. JOUYET

ANEXO

Os Anexos I, IV e V da Directiva 2003/87/CE são alterados do seguinte modo:

1. O Anexo I é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção:

«CATEGORIAS DE ACTIVIDADES ABRANGIDAS PELA PRESENTE DIRECTIVA»;

b) No ponto 2, antes do quadro, é inserido o seguinte parágrafo:

«A partir de 1 de Janeiro de 2012 estão incluídos todos os voos com partida ou com chegada num aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica o Tratado.»;

c) É aditada a seguinte categoria de actividades:

<p>«Aviação</p> <p>Voos com chegada ou partida num aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica o Tratado.</p> <p>Excluem-se desta categoria de actividades:</p> <p>a) Os voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de Chefes de Estado, de Chefes de Governo e de Ministros de Estado de um país que não seja um Estado-Membro, desde que tal seja devidamente comprovado por um indicador do estatuto no plano de voo;</p> <p>b) Os voos militares efectuados por aeronaves militares e os voos efectuados pelas alfândegas e pela polícia;</p> <p>c) Os voos relacionados com buscas e salvamentos, os voos de combate a incêndios, os voos humanitários e os voos de emergência médica autorizados pela autoridade competente apropriada;</p> <p>d) Os voos exclusivamente operados de acordo com as Regras de Voo Visual, conforme definidas no Anexo 2 da Convenção de Chicago;</p> <p>e) Os voos que terminam no aeródromo do qual a aeronave descolou e durante os quais não se realizem aterragens intermédias;</p> <p>f) Os voos de treino efectuados exclusivamente para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, sempre que tal esteja devidamente justificado com uma observação adequada no plano de voo, desde que não sejam utilizados para o transporte de passageiros e/ou de mercadorias, nem para o posicionamento ou transbordo de aeronaves;</p> <p>g) Os voos efectuados exclusivamente para fins de investigação científica ou de verificação, ensaio ou certificação de aeronaves ou de equipamentos utilizados quer em voo quer em terra;</p> <p>h) Os voos efectuados em aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada inferior a 5 700 kg;</p> <p>i) Os voos operados no quadro das obrigações de serviço público impostas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 a rotas nas regiões ultraperiféricas especificadas no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, ou a rotas em que a capacidade oferecida não excede os 30 000 lugares por ano; e</p> <p>j) Os voos que, caso contrário, seriam abrangidos por esta actividade, efectuados por operadores de transportes aéreos comerciais que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses; ou — efectuem voos com um total de emissões anuais inferior a 10 000 toneladas por ano. <p>Os voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de Chefes de Estado, de Chefes de Governo e de Ministros de Estado de um Estado-Membro não podem ser excluídos ao abrigo do presente ponto.»</p>	<p>Dióxido de carbono</p>
---	---------------------------

2. O Anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A seguir ao título do anexo, é inserido o seguinte título:

«**PARTE A — Monitorização e comunicação das emissões das instalações fixas**»;

b) É aditada a seguinte parte:

«**PARTE B — Monitorização e comunicação das emissões das actividades de aviação**

Monitorização das emissões de dióxido de carbono

As emissões são monitorizadas através de cálculos. Os cálculos das emissões são efectuados utilizando a fórmula:

consumo de combustível × factor de emissão

O consumo de combustível inclui o combustível consumido pela unidade auxiliar de potência. Sempre que possível, deve ser utilizado o consumo real de combustível em cada voo, calculado através da seguinte fórmula:

Quantidade de combustível contida nos tanques da aeronave quando estiver completo o abastecimento de combustível para o voo – quantidade de combustível contida nos tanques da aeronave quando estiver completo o abastecimento de combustível para o voo seguinte + abastecimento de combustível para esse mesmo voo seguinte.

Caso não estejam disponíveis dados reais relativos ao consumo de combustível, será utilizado um método por níveis normalizado, de modo a estimar os dados do consumo de combustível com base nas melhores informações disponíveis.

São utilizados os factores de emissão por defeito do PIAC, retirados das Orientações de Inventário do PIAC de 2006, ou de actualizações das mesmas, a não ser que existam factores de emissão específicos para cada actividade identificados por laboratórios independentes acreditados que utilizem métodos analíticos reconhecidos de maior precisão. O factor de emissão para a biomassa é igual a zero.

É efectuado um cálculo separado para cada voo e cada combustível.

Comunicação de informações sobre as emissões

Cada operador de aeronaves deve incluir as seguintes informações no relatório a apresentar nos termos do n.º 3 do artigo 14.º:

A. Dados de identificação do operador de aeronaves, incluindo:

- nome do operador de aeronaves;
- Estado-Membro responsável pelo operador de aeronaves;
- endereço do operador de aeronaves, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no Estado-Membro responsável;
- números de registo das aeronaves e tipos de aeronaves utilizados durante o período abrangido pelo relatório para realizar as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- endereço, números de telefone e de fax e endereço electrónico de uma pessoa de contacto; e
- nome do proprietário da aeronave.

B. Em relação a cada um dos tipos de combustível para os quais são calculadas as emissões:

- consumo de combustível;
- factor de emissão;

- emissões totais agregadas de todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves;
- emissões agregadas de:
 - todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves, com partida de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro e com chegada a um aeródromo situado no território do mesmo Estado-Membro;
 - todos os outros voos efectuados durante o período coberto pelo relatório abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves;
- emissões agregadas de todos os voos efectuados durante o período coberto pelo relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves, e que:
 - partam de cada um dos Estados-Membros; e
 - cheguem a cada um dos Estados-Membros, provenientes de um país terceiro;
- incerteza.

Monitorização dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos dos artigos 3.º-E e 3.º-F

Para efeitos do pedido de atribuição de licenças de emissão nos termos do n.º 1 do artigo 3.º-E ou do n.º 2 do artigo 3.º-F, a actividade de aviação é medida em toneladas-quilómetro, calculadas utilizando a seguinte fórmula:

Toneladas-quilómetro = distância × carga

em que:

se entende por “distância”, a distância ortodrómica entre o aeródromo de partida e o aeródromo de chegada mais um factor adicional fixo de 95 km; e

por “carga”, a massa total das mercadorias, correio e passageiros transportados.

Para efeitos do cálculo da carga:

- o número de passageiros é o número de pessoas a bordo, com exclusão dos membros da tripulação;
- um operador de aeronaves pode optar entre aplicar a massa real ou a massa normalizada para os passageiros e a bagagem registada que constam da sua documentação sobre massa e centragem para os voos relevantes, ou ainda um valor por defeito de 100 kg por cada passageiro e respectiva bagagem registada.

Comunicação dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos do artigo 3.º-E e do artigo 3.º-F

Cada operador de aeronaves deve incluir as seguintes informações nos pedidos apresentados ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E ou do n.º 2 do artigo 3.º-F:

A. Dados de identificação do operador de aeronaves, incluindo:

- nome do operador de aeronaves;
- Estado-Membro responsável pelo operador de aeronaves;
- endereço do operador de aeronaves, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no Estado-Membro responsável;
- números de registo das aeronaves e tipos de aeronaves utilizados, durante o ano coberto pelo pedido, para realizar as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;

- número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronaves;
- endereço, números de telefone e de fax e endereço electrónico de uma pessoa de contacto; e
- nome do proprietário da aeronave.

B. Dados relativos às toneladas-quilómetro:

- número de voos por par de aeródromos;
- número de passageiros-quilómetro por par de aeródromos;
- número de toneladas-quilómetro por par de aeródromos;
- método escolhido para o cálculo da massa dos passageiros e da bagagem registada;
- número total de toneladas-quilómetro para todos os voos efectuados durante o ano a que respeita o relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronaves.».

3. O Anexo V é alterado do seguinte modo:

a) A seguir ao título do anexo, é inserido o seguinte título:

«**PARTE A — Verificação das emissões das instalações fixas**»;

b) É aditada a seguinte parte:

«**PARTE B — Verificação das emissões das actividades de aviação**

13. Os princípios e metodologias gerais enunciados no presente anexo são aplicáveis à verificação dos relatórios de emissões provenientes dos voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no Anexo I.

Para tal:

- a) No ponto 3, a referência ao operador é considerada uma referência a um operador de aeronaves e, na alínea c) desse ponto, a referência à instalação é considerada uma referência à aeronave utilizada para realizar as actividades de aviação cobertas pelo relatório;
- b) No ponto 5, a referência à instalação é considerada uma referência ao operador de aeronaves;
- c) No ponto 6, a referência às actividades realizadas nas instalações é considerada uma referência às actividades de aviação cobertas pelo relatório realizadas pelo operador de aeronaves;
- d) No ponto 7, a referência ao local da instalação é considerada uma referência aos locais utilizados pelo operador de aeronaves para a realização das actividades de aviação cobertas pelo relatório;
- e) Nos pontos 8 e 9, as referências às fontes de emissões na instalação são consideradas referências à aeronave pela qual o operador de aeronaves é responsável; e
- f) Nos pontos 10 e 12, as referências ao operador são consideradas referências a um operador de aeronaves.

Disposições adicionais para a verificação dos relatórios de emissões da aviação

14. O verificador certificar-se-á, em especial, de que:

- a) Foram tidos em conta todos os voos abrangidos por uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I. Para tal, serve-se dos horários e de outros dados relativos ao tráfego do operador de aeronaves, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo;
- b) Existe uma coerência global entre os dados agregados do consumo de combustível e os dados relativos ao combustível adquirido ou fornecido por outro meio às aeronaves utilizadas na realização das actividades de aviação.

Disposições adicionais para a verificação dos dados relativos às toneladas-quilómetro apresentados para efeitos do artigo 3.º-E e do artigo 3.º-F

15. Os princípios gerais e as metodologias de verificação dos relatórios de emissões ao abrigo do n.º 3 do artigo 14.º enunciados no presente anexo serão, quando adequado, aplicáveis de forma correspondente à verificação dos dados relativos às toneladas-quilómetro da aviação.

 16. O verificador certificar-se-á, em especial, de que, no pedido apresentado pelo operador ao abrigo do n.º 1 do artigo 3.º-E e do n.º 2 do artigo 3.º-F, apenas sejam tidos em conta os voos efectivamente realizados e abrangidos por uma das actividades de aviação enumeradas no Anexo I em relação aos quais o operador de aeronaves é responsável. Para tal, servir-se-á dos dados relativos ao tráfego do operador de aeronaves, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo. Além disso, o verificador certificar-se-á de que a carga comunicada pelo operador de aeronaves corresponde aos registos de carga mantidos pelo mesmo para fins de segurança.».
-