

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 98/2024, de 29 de novembro

Sumário: Procede à transposição da Diretiva 2003/87/CE, com a redação dada pelas Diretivas 2008/101/CE, 2009/29/CE, 2023/958 e 2023/959, estabelecendo o regime jurídico do comércio europeu de licenças de emissão de gases com efeito de estufa no que respeita às atividades de aviação internacional.

A União Europeia desempenha um papel de liderança, a nível mundial, em matéria de alterações climáticas, tendo vindo a estabelecer metas e políticas ambientais de mitigação destas alterações no espaço europeu e a assumir os desafios impostos, neste contexto, como prioridade central.

O Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, consagra o objetivo delineado no Pacto Ecológico Europeu de alcançar a neutralidade climática até 2050. O mencionado regulamento veio ainda traçar uma meta intermédia, vinculativa, de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) da União em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990.

O balanço neutro entre emissões de GEE e o sequestro destes gases pelos diversos sumidouros deverá ser alcançado pelos países da União Europeia, no seu conjunto, devendo todos os setores da economia contribuir para essa meta de redução de emissões.

Com o objetivo de alinhar o quadro da política climática e energética da União Europeia com o novo objetivo climático para 2030, foi lançado, pela Comissão Europeia, em julho de 2021, o Pacote «Fit for 55», que consiste num amplo conjunto de propostas legislativas que habilita todos os setores da economia, incluindo a aviação, a cumprir este objetivo de uma forma justa, rentável e competitiva.

Neste âmbito, destaca-se a proposta de alteração à Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003 (Diretiva CELE), que estabelece o regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE), no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta das emissões da União.

Importa realçar que o setor da aviação integra o regime CELE desde 2012, pelo que os operadores de aeronave têm de monitorizar, comunicar e verificar as suas emissões, mantendo-se aplicável às emissões dos voos com partida e chegada no Espaço Económico Europeu (EEE), nos Estados-Membros da União Europeia, na Islândia, no Liechtenstein e na Noruega, sendo este âmbito geográfico decorrente do *stop the clock* e sujeito aos desenvolvimentos internacionais para uma medida de mercado global. As atividades da aviação no Comércio de Emissões da Suíça refletem os mesmos princípios que o CELE ao nível da União Europeia, estando refletidas no Acordo de Ligação com a Suíça.

Neste contexto, foram revistas as regras do regime CELE aplicável à aviação, por forma a acelerar a aplicação do princípio do poluidor-pagador, com a eliminação gradual de licenças, a título gratuito, em 2024 e em 2025, e a transição para uma venda em leilão a partir de 2026. Paralelamente, estabeleceu-se um incentivo para promover a descarbonização do setor através do incremento da utilização de combustíveis de aviação sustentáveis, estando reservados 20 milhões de licenças de emissão para colmatar o diferencial de preço entre o combustível fóssil e os combustíveis de aviação sustentáveis.

Para além das emissões de CO₂, o setor da aviação afeta o clima através da emissão de outros gases, tais como óxidos de azoto, partículas, espécies de enxofre oxidado e vapor de água, bem como através de processos atmosféricos decorrentes de tais emissões, nomeadamente a formação de ozono e rastos de condensação, pelo que a partir de 2025 os operadores de aeronave passam a ter de monitorizar, comunicar e verificar os efeitos da aviação não relacionados com o CO₂.

A promoção da acessibilidade das regiões ultraperiféricas da União Europeia deve merecer especial atenção, sendo estabelecida uma derrogação temporária, de 1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2030, para as emissões provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro fora dessa região ultraperiférica, para dar resposta às necessidades mais relevantes dos residentes em termos de emprego, educação e outras oportunidades. Esta derrogação deverá, pelas mesmas razões, abranger os voos realizados entre aeródromos situados na mesma região ultraperiférica, ou entre diferentes regiões ultraperiféricas no mesmo Estado-Membro.

Em 2016, a Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional decidiu implementar uma medida baseada no mercado global, na forma de regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA), com o objetivo de limitar as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional aos níveis de 2020. Nesta medida, exigiu-se às companhias aéreas que compensassem o aumento das suas emissões após 2020, através da anulação de unidades de emissão elegíveis geradas por projetos que reduzem as emissões.

Os Estados-Membros, incluindo Portugal, têm executado o CORSIA desde o início da fase piloto que decorreu de 2021 a 2023, nos termos definidos na Decisão (UE) 2020/954 do Conselho, de 25 de junho. Com efeito, os operadores de aeronave que sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por Portugal, ou que estejam registados em Portugal, têm de ser detentores de um plano de monitorização, de acordo com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, de 19 de dezembro de 2018, e apresentar um relatório de emissões anual.

Até se proceder a uma avaliação da implementação do CORSIA, ficou estabelecido na Diretiva CELE que o mecanismo *stop the clock* irá manter-se até 2026, pelo que o regime CELE aplica-se às emissões dos voos no EEE, e aos voos que partem para a Suíça e Reino Unido.

A Diretiva CELE prevê, ainda, outras disposições relativas à implementação do CORSIA, tais como a harmonização dos cálculos dos requisitos de compensação por parte dos operadores de aeronave estabelecidos na União Europeia, no que respeita aos voos com origem ou destino em países terceiros que se considerem estar a aplicar o CORSIA, conforme lista a ser publicada, anualmente, pela Comissão Europeia. Nesta medida, os operadores devem proceder à anulação de unidades no montante correspondente aos requisitos de compensação que foram determinados, e da referida lista de Estados são excluídos os Estados do EEE, da Suíça e do Reino Unido, uma vez que as rotas entre esses países são abrangidas pelos respetivos regimes do comércio de licenças de emissão.

Em termos de instrumentos de financiamento, a Diretiva CELE passa a incluir o setor da aviação no âmbito do Fundo de Inovação, com o objetivo de apoiar, por exemplo, projetos que visam a eletrificação, ou o incremento da produção de combustíveis com emissões baixas, ou nulas de carbono.

A transparência dos dados e o acesso do público à informação são essenciais para melhorar a responsabilização e a garantia do cumprimento. Por conseguinte, a Comissão Europeia publicará, de modo acessível, os dados relativos à compensação e às emissões dos operadores de aeronaves.

Assim, o presente decreto-lei procede à transposição da Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio, e da Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio, no que respeita à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União Europeia e à aplicação adequada do CORSIA.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Foi promovida a audição da Autoridade Nacional da Aviação Civil, da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, do Fundo Ambiental, da Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território e do Instituto Português de Acreditação, I. P.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 – O presente decreto-lei:

a) Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2023/958, de 10 de maio de 2023, do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global;

b) Transpõe, também, parcialmente, para a ordem jurídica interna, a Diretiva 2023/959, de 10 de maio de 2023, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita às atividades de aviação, 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.

2 – O presente decreto-lei estabelece, ainda, as disposições necessárias para a execução do regime de compensação e redução das emissões de carbono para a aviação internacional (CORSIA) através do regime do comércio europeu de licenças de emissão.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Ano de base» o ano civil de 2006, exceto para o caso dos operadores de aeronave que tenham iniciado as suas operações na União após 1 de janeiro de 2006, em que o ano base corresponde ao primeiro ano civil em que exerceram as suas atividades;

b) «Emissão» a libertação de GEE a partir de uma aeronave que realize, pelo menos, uma das atividades de aviação enunciadas no anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

c) «Emissões atribuídas à aviação» as emissões de todos os voos abrangidos pelas atividades de aviação identificadas no anexo I do presente decreto-lei, com partida de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro, bem como de todos os voos com chegada a um aeródromo situado no território de um Estado-Membro provenientes de um país terceiro;

d) «Estado-Membro responsável» o Estado-Membro encarregue da aplicação do regime da União Europeia em relação a um operador;

e) «Gases com efeito de estufa» ou «GEE» os gases referidos no anexo II do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante e outros constituintes gasosos da atmosfera, tanto naturais como antropogénicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha;

f) «Licença de emissão» a licença, transferível em conformidade com as disposições do presente decreto-lei, para emitir 1 t de dióxido de carbono (CO₂) equivalente durante um determinado período;

g) «Lista de operadores de aeronave» a lista a publicar, anualmente, pela Comissão Europeia, até 1 de fevereiro de cada ano, que indica os operadores de aeronave que tenham realizado, pelo menos, uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I do presente decreto-lei, a serem administrados pelo Estado Português;

h) «Operador de aeronave» a pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, responsável pela operação de uma aeronave quando a mesma realiza uma das atividades de aviação identificadas no anexo I do presente decreto-lei ou se essa pessoa não for conhecida nem identificada pelo proprietário da aeronave;

i) «Operador de transportes aéreos comerciais» o operador que, mediante remuneração, presta serviços de transporte aéreo, regular ou não regular, ao público, para o transporte de passageiros, carga ou correio;

j) «Planos de monitorização» os documentos que estabelecem a metodologia destinada a monitorizar e a comunicar as emissões dos operadores de aeronave que realizem, pelo menos, uma das atividades de aviação referidas no anexo I do presente decreto-lei;

k) «Tonelada de dióxido de carbono equivalente» uma tonelada métrica de CO₂ ou uma quantidade de outro gás com efeito de estufa referido no anexo II do presente decreto-lei, com um potencial de aquecimento global equivalente;

l) «Valor de referência» o valor expresso em licenças de emissão por tonelada-quilómetro, calculado e publicado pela Comissão Europeia, que serve de base para a atribuição de licenças de emissão, a título gratuito, aos operadores de aeronave;

m) «Efeitos da aviação não relacionados com CO₂» os efeitos da emissão, durante a queima de combustível, de óxidos de azoto (NO_x), partículas, espécies de enxofre oxidado e vapor de água, incluindo rastos de condensação, por parte de uma aeronave que exerce uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I do presente decreto-lei.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se aos operadores de aeronaves que desenvolvam uma das atividades referidas no anexo I do presente decreto-lei e aos gases com efeito de estufa (GEE) enumerados no anexo II do presente decreto-lei que:

a) Sejam titulares de uma licença de exploração válida emitida pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, na sua redação atual, independentemente de constarem da lista de operadores de aeronave publicada pelo Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto de 2009, na sua redação atual, como sendo atribuídos a Portugal enquanto Estado-Membro responsável; ou

b) Que não disponham de licença de exploração válida, ou que possuam uma licença de exploração proveniente de países terceiros e cuja estimativa mais elevada de emissões em relação aos voos realizados por esse operador no ano de base sejam atribuíveis ao Estado Português, independentemente de constarem da lista de operadores de aeronave publicada pelo Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto, na sua redação atual, como sendo atribuídos a Portugal enquanto Estado-Membro responsável.

Artigo 4.º

Autoridade competente

1 – Compete à Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.):

a) Assegurar a aplicação das disposições constantes do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de GEE;

b) Assegurar, em matéria da sua competência, a aplicação das disposições constantes do Regulamento Delegado (UE) 2023/2830 da Comissão, de 17 de outubro de 2023, relativo ao calendário, administração e outros aspetos dos leilões de licenças de emissão de GEE;

c) Aprovar os pedidos de emissão do plano de monitorização de emissões apresentados pelos operadores de aeronave, nos termos do artigo 15.º;

d) Atualizar os planos de monitorização de emissões, tal como previsto no artigo 16.º;

e) Atribuir licenças de emissão a título gratuito;

f) Assegurar a realização de ações de formação para verificadores, com vista à harmonização da interpretação das regras de aplicação do regime CELE;

g) Analisar os relatórios de emissões anuais apresentados pelos operadores de aeronave;

h) Analisar os relatórios de emissões não relacionados com CO₂ apresentados pelos operadores de aeronave;

i) Disponibilizar ao público as decisões sobre a atribuição de licenças de emissão e as informações sobre as emissões, bem como a lista com o nome dos operadores de aeronave que não devolvam licenças de emissão suficientes, nos termos do n.º 4 do artigo 10.º;

j) Elaborar e enviar à Comissão Europeia o relatório anual sobre a aplicação do presente decreto-lei, tal como previsto no artigo 30.º;

k) Enviar à Comissão Europeia os dados pertinentes relativos às emissões dos voos dos operadores de aeronave, nos termos do artigo 7.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão, de 18 de julho de 2019, conforme comunicados pela ANAC ao Secretariado da Organização da Aviação Civil Internacional;

l) Calcular os requisitos de compensação referentes ao ano civil e os requisitos de compensação final total.

2 – Compete à APA, I. P., enquanto administradora nacional do Registo Português de Licenças de Emissão integrado no Registo da União:

a) Assegurar a aplicação das disposições constantes do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual;

b) Assegurar a gestão das contas nacionais no Registo Português de Licenças de Emissão.

Artigo 5.º

Competências de outras entidades

1 – Compete à ANAC validar os planos de monitorização de emissões, no âmbito das suas atribuições, bem como comunicar à Organização da Aviação Civil Internacional os dados pertinentes relativos às emissões, nos termos do artigo 7.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão, de 18 de julho de 2019, dando conhecimento à APA, I. P.

2 – Compete à Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E. P. E. (IGCP, E. P. E.), praticar todos os atos inerentes à função de leiloeiro, conforme definido no Regulamento Delegado (UE) 2023/2830 da Comissão, de 17 de outubro de 2023, relativo ao calendário, administração e outros aspetos dos leilões de licenças de emissão de GEE.

3 – O montante devido pela APA, I. P., à IGCP, E. P. E., pelo desempenho das funções referidas no número anterior, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 6.º dos Estatutos da IGCP, E. P. E., aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, é suportado pelo orçamento do Fundo Ambiental, nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 9.º

4 – Compete ao Instituto Português de Acreditação, I. P., acreditar e supervisionar os verificadores de relatórios de emissões dos operadores de aeronave, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual.

5 – Compete à Comissão do Mercado de Valores Mobiliários o exercício das competências previstas no n.º 6 do artigo 33.º do Regulamento Delegado (UE) 2023/2830 da Comissão, de 17 de outubro de 2023, bem como a supervisão das entidades previstas no n.º 1 do artigo 18.º do mesmo regulamento e no âmbito das atividades aí referidas, nos termos fixados em legislação própria, sem prejuízo das competências atribuídas ao Banco de Portugal e a outras autoridades.

CAPÍTULO II

Licenças de emissão

Artigo 6.º

Reserva de licenças de emissão para apoiar a utilização de combustíveis sustentáveis

No período de 1 de janeiro de 2024 até 31 de dezembro 2030, os operadores de aeronave comerciais que utilizem combustíveis sustentáveis para a aviação e outros combustíveis não derivados de combustíveis fósseis, identificados no Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do

Conselho, de 18 de outubro de 2023, na sua redação atual, podem solicitar um pedido de licença de emissão a título gratuito, a fim de colmatar a diferença de preços em relação ao querosene fóssil, conforme regulamentação a definir em legislação própria da União Europeia.

Artigo 7.º

Atribuição das licenças de emissão a título gratuito às atividades de aviação

1 – As licenças de emissão atribuídas, a título gratuito, a operadores de aeronaves são proporcionais à quota-parte desses operadores nas emissões verificadas das atividades de aviação comunicadas relativamente ao ano de 2023.

2 – O cálculo previsto no número anterior tem ainda em conta as emissões verificadas das atividades de aviação comunicadas em relação a voos abrangidos apenas a partir de 1 de janeiro de 2024, pela atividade constante do primeiro parágrafo do anexo I do presente decreto-lei.

3 – A atribuição de licenças de emissão a título gratuito ocorre quando o operador de aeronave exerceu, nesse ano, voos abrangidos pela atividade constante do primeiro parágrafo do anexo I do presente decreto-lei, sem prejuízo do disposto no artigo 20.º

4 – A APA, I. P., concede a quantidade de licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronave até 30 de junho de cada ano, sem prejuízo do disposto nos números anteriores.

5 – A partir de 1 de janeiro de 2026, é colocada em leilão a quantidade total de licenças de emissão que seria atribuída a título gratuito, com exceção das licenças referidas no artigo anterior.

Artigo 8.º

Restituição

1 – Em caso de atribuição em excesso de licenças de emissão a título gratuito, o operador de aeronave deve, por sua iniciativa ou após notificação da APA, I. P., proceder à restituição das licenças de emissão recebidas em excesso para a conta de atribuições europeia, nos termos dos artigos 49.º e 50.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual.

2 – Caso não se verifique a restituição das licenças, conforme previsto no número anterior, a APA, I. P., deve:

a) Caso a conta de depósito de operador disponha de licenças de emissão em quantidade suficiente, transferir o montante de licenças de emissão atribuído em excesso para a conta de atribuições europeia, nos termos do artigo 50.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual;

b) Caso a conta de depósito de operador não disponha de licenças de emissão em quantidade suficiente, transferir o montante de licenças de emissão disponível naquela conta para a conta de atribuições europeia, nos termos do artigo 50.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual, bem como aplicar uma penalização equivalente ao montante em falta, para perfazer o total concedido, no valor de € 100 por cada licença.

3 – O produto das penalizações previsto na alínea b) do número anterior é repartido da seguinte forma:

a) 60 % para o Fundo Ambiental;

b) 40 % para a APA, I. P.

4 – Compete à APA, I. P., proceder à emissão da nota de liquidação no valor da respetiva penalização e ao seu envio ao operador.

5 – O operador dispõe de 90 dias, contados a partir da emissão da nota de liquidação, para efetuar o respetivo pagamento, sob pena de incorrer em juros de mora à taxa legal aplicável.

6 – Caso o pagamento não seja efetuado no prazo previsto no número anterior, compete à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), nos termos do Código de Procedimento e de Processo Tributário, promover a cobrança coerciva da dívida, servindo de título executivo a certidão passada para o efeito pela APA, I. P., submetida através da plataforma eletrónica da AT.

Artigo 9.º

Leilão de licenças de emissão

1 – As regras do funcionamento dos leilões de licenças de emissão são definidas através do Regulamento Delegado (UE) 2023/2830 da Comissão, de 17 de outubro de 2023, e da legislação própria aplicável.

2 – As receitas geradas pelos leilões das licenças de emissão do setor da aviação, com exceção das receitas estabelecidas para recursos próprios da União, constituem receita do Fundo Ambiental e devem ser utilizadas para os seguintes fins:

a) 3 % para a cobertura de despesas resultantes do funcionamento do CELE, incluindo os encargos de funcionamento;

b) Para os objetivos estabelecidos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual, incluindo a descarbonização do setor da aviação nos termos previstos no regulamento do Fundo Ambiental.

3 – Os montantes das receitas previstas no número anterior que não sejam utilizados num determinado ano transitam para os anos seguintes, acrescendo aos montantes disponíveis para as respetivas utilizações.

4 – O montante de receitas alocado ao orçamento do Fundo Ambiental previsto na alínea a) do n.º 2 constitui receita própria da APA, I. P.

5 – A APA, I. P., fica autorizada a estabelecer acordos com a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) para acesso à ferramenta EMIS Support Facility gerida pela referida organização, bem como a realizar a despesa inerente, com recurso às receitas previstas no n.º 4.

6 – A APA, I. P., informa a ANAC sempre que tiver celebrado acordos com o Eurocontrol relativos à ferramenta EMIS Support Facility.

Artigo 10.º

Transferência, devolução e anulação de licenças de emissão

1 – Qualquer pessoa, singular ou coletiva, pode ser titular de licenças de emissão.

2 – As licenças de emissão podem ser transferidas:

a) Entre pessoas singulares ou coletivas no interior da União;

b) Entre pessoas singulares ou coletivas no interior da União e pessoas de países terceiros, com os quais a União tenha celebrado acordos de reconhecimento mútuo de licenças de emissão.

3 – Para efeitos de cumprimento das obrigações dos operadores de aeronave previstas no número seguinte, são reconhecidas as licenças de emissão concedidas pelas autoridades competentes de outro Estado-Membro, ao abrigo das respetivas disposições nacionais que procedem à transposição da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, na sua redação atual.

4 – O operador de aeronave deve devolver as licenças de emissão equivalentes ao respetivo total das emissões do ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 18.º, até 30 de setembro

de cada ano, devendo a APA, I. P., garantir a sua subsequente anulação, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 e 6 seguintes, nos n.ºs 2 e 3 do artigo 11.º e no n.º 1 do artigo 20.º

5 – Não são impostas obrigações de devolução de licenças de emissão relativamente a:

a) Emissões de GEE que tenham sido comprovadamente objeto de captura e transporte para armazenamento permanente numa instalação validamente autorizada, nos termos do Decreto-Lei n.º 60/2012, de 14 de março;

b) Emissões de GEE que sejam consideradas como tendo sido capturadas e utilizadas de tal forma que se tornaram quimicamente ligadas a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização, incluindo qualquer atividade normal realizada após o fim da vida do produto.

6 – As licenças de emissão podem, a qualquer momento, ser anuladas a pedido do seu titular.

7 – As formalidades relativas à transferência, reconhecimento, devolução e anulação de licenças são as definidas pelo Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual.

Artigo 11.º

Medidas de países terceiros de redução do impacto da aviação nas alterações climáticas

1 – É publicada, anualmente, pela Comissão Europeia, uma lista dos Estados, com exceção dos Estados do Espaço Económico Europeu (EEE), da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA.

2 – Os operadores de aeronave não são obrigados a devolver licenças de emissão relativamente às emissões provenientes de voos com origem e destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos Estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, com exceção dos Estados enumerados na lista referida no número anterior, e dos Estados cujo Produto Interno Bruto *per capita* seja igual ou superior à média da União.

3 – Não são impostas obrigações de devolução de licenças de emissão pelos operadores de aeronave no que respeita às emissões ocorridas até 31 de dezembro de 2026:

a) Provenientes de voos com origem ou destino nos Estados enumerados na legislação da União Europeia referida no n.º 1;

b) Provenientes de voos entre o EEE e os Estados que não constem da lista referida no n.º 1, com exceção dos voos para a Suíça e para o Reino Unido.

Artigo 12.º

Validade das licenças de emissão

As licenças de emissão emitidas a partir de 1 de janeiro de 2021 incluem a indicação do período de 10 anos a partir de 1 de janeiro de 2021 em que foram emitidas, sendo válidas para emissões produzidas a partir do primeiro ano desse período.

Artigo 13.º

Registo

1 – A manutenção do Registo Português de Licenças de Emissão integrado no Registo da União (RPLE-RU), enquanto registo de dados normalizado protegido, que garante uma contabilidade precisa sobre a atribuição, detenção, transferência e anulação de licenças de emissão, rege-se pelo Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual.

2 – Qualquer operador de aeronave que desenvolva a primeira atividade constante do anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, para o qual tenha sido emitido um plano de monito-

rização de emissões, tem de ser titular de uma conta de depósito de operador de aeronave no RPLE-RU, nos termos do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, na sua redação atual.

3 – Para efeitos do disposto no número anterior, o operador deve instruir um pedido de abertura de conta no prazo previsto no n.º 1 do artigo 15.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, de acordo com o procedimento publicitado no sítio da Internet da APA, I. P.

4 – O operador de aeronave deve manter os dados da conta devidamente atualizados, respeitando o procedimento publicado no sítio da Internet da APA, I. P.

5 – A ANAC tem acesso aos dados relativos à concessão, à detenção, à transferência e à anulação de licenças de emissão, mediante procedimento a estabelecer por protocolo a celebrar com a APA, I. P.

CAPÍTULO III

Monitorização e verificação de emissões

Artigo 14.º

Obrigatoriedade de plano de monitorização de emissões

Os operadores de aeronave que desenvolvam qualquer atividade de aviação descrita no anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante devem ser detentores de um plano de monitorização de emissões nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, e aprovado pela APA, I. P., sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 20.º

Artigo 15.º

Pedido de aprovação dos planos de monitorização de emissões

1 – Os operadores de aeronave que desenvolvam qualquer atividade de aviação descrita no anexo I do presente decreto-lei devem apresentar à ANAC um pedido de aprovação do plano de monitorização de emissões, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de GEE.

2 – Para efeitos do número anterior, deve ser utilizado o modelo próprio elaborado pela Comissão Europeia e disponibilizado na Internet.

3 – Após validação pela ANAC do plano de monitorização de emissões, nas matérias da sua competência, o mesmo é remetido à APA, I. P., no prazo de 20 dias a contar da completa instrução do processo.

4 – Após a receção do pedido, a APA, I. P., procede à emissão do documento único de cobrança da taxa prevista no artigo 31.º

5 – Após o pagamento da taxa, a APA, I. P., verifica, no prazo de 10 dias, se o pedido se encontra devidamente instruído e, caso necessário, solicita os elementos em falta, informações complementares ou a retificação de informação.

6 – Nos casos em que se verifique uma deficiente instrução do pedido de emissão ou atualização do plano de monitorização, e que não seja possível o respetivo suprimento ou correção, a APA, I. P., indefere liminarmente o mesmo.

7 – A APA, I. P., procede à aprovação do plano de monitorização de emissões no prazo de 30 dias, tendo por base as orientações para a monitorização e a comunicação de informações relativas a emissões, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual.

8 – O prazo previsto no número anterior inicia-se após o pagamento da taxa prevista no artigo 31.º, e suspende-se com o pedido de elementos e/ou de informações previsto no n.º 5, até à receção pela APA, I. P., de resposta, ou do decurso do prazo para a sua apresentação.

9 – A APA, I. P., comunica a aprovação do plano de monitorização de emissões à ANAC.

Artigo 16.º

Alterações ao plano de monitorização

1 – Os operadores de aeronaves devem verificar, regularmente, se o plano de monitorização de emissões reflete a natureza e o funcionamento do mesmo e se a metodologia de monitorização pode ser melhorada.

2 – Consideram-se alterações que conduzem à atualização do plano de monitorização de emissões:

a) As alterações que se enquadrem na lista de alterações significativas nos termos do n.º 4 do artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual;

b) As alterações às licenças de exploração referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 3.º

3 – O procedimento de aprovação do pedido de alteração do plano de monitorização segue as disposições previstas no artigo anterior.

4 – Quando se verificarem alterações não significativas ao plano de monitorização de emissões, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, o operador procede à necessária alteração do plano de monitorização aprovado pela APA, I. P.

5 – As alterações efetuadas nos termos do número anterior são comunicadas à APA, I. P., assim que ocorram, tendo como prazo limite 31 de dezembro do ano a que as mesmas se referem.

Artigo 17.º

Monitorização e comunicação de emissões

1 – Os operadores de aeronave que desenvolvam qualquer atividade constante do anexo I do presente decreto-lei devem monitorizar e comunicar as respetivas emissões, em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 20.º

2 – A metodologia de monitorização de emissões aplicável a cada operador de aeronave é fixada no respetivo plano de monitorização de emissões, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, podendo ser alterada de acordo com o previsto no artigo anterior.

3 – Para efeitos do número anterior, o fator de emissão aplicável para o querosene de aviação (Jet A1 ou Jet A) é de 3,16 (t CO₂/t combustível).

4 – O operador de aeronave deve enviar à APA, I. P., até 31 de março, um relatório de emissões anuais, devidamente verificado nos termos do n.º 1 do artigo seguinte, que contenha as informações relativas às emissões ocorridas no ano civil anterior, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 20.º

5 – O operador de aeronave deve monitorizar e enviar à APA, I. P., um relatório anual sobre os efeitos da aviação não relacionados com o CO₂ de cada aeronave que opera em cada ano civil, devidamente verificado nos termos do n.º 1 do artigo seguinte, em conformidade com o regulamento da União Europeia que estabelece o sistema de monitorização, comunicação e verificação dos efeitos da aviação não relacionados com o CO₂.

6 – A Comissão Europeia procede, anualmente, à publicação dos dados de emissões anuais agregados, resultantes das atividades de aviação constantes do anexo I do presente decreto-lei, em aeródromos no EEE e por operador de aeronave.

7 – Um operador de aeronave pode apresentar à APA, I. P., até 30 de abril de cada ano, um pedido, devidamente fundamentado, de não publicação dos dados, comunicados à APA, I. P., nos termos do n.º 4, no relatório previsto no número anterior, caso considere prejudicar os interesses comerciais, devendo a APA, I. P., remeter a justificação apresentada à Comissão Europeia.

Artigo 18.º

Verificação

1 – O relatório de emissões apresentado pelo operador de aeronave nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo anterior é verificado por verificadores acreditados, em conformidade com os critérios estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 20.º

2 – Os requisitos e condições de exercício da atividade de verificador decorrem do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, e da regulamentação própria aplicável.

3 – A partir de 31 de março, a APA, I. P., veda a transferência de licenças de emissão, nos termos do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual, por parte do operador da aeronave cujo relatório de emissões mencionado no n.º 4 do artigo anterior não tenha sido entregue ou não tenha sido considerado satisfatório pelo verificador, até que o mesmo seja considerado satisfatório e entregue na APA, I. P.

4 – A APA, I. P., pode ainda, no caso de o relatório ter sido considerado satisfatório pelo verificador, requerer a sua análise para avaliação, assistindo-lhe a faculdade de o considerar não satisfatório, mediante parecer prévio da ANAC, no âmbito das suas competências, com as consequências previstas no número anterior.

Artigo 19.º

Emissões estimadas

1 – Se até 31 de março não ocorrer a entrega do relatório de emissões anual de um operador de aeronave previsto no n.º 4 do artigo 17.º, ou se o mesmo não tiver sido considerado satisfatório pelo verificador, a APA, I. P., procede à estimativa das emissões do operador de aeronave, que correspondem às emissões verificadas no ano do incumprimento e notifica o operador respetivo.

2 – A estimativa mencionada no número anterior corresponde ao dobro das emissões disponibilizadas pela ferramenta EMIS Support Facility gerida pelo Eurocontrol, para esse operador de aeronave.

3 – O operador de aeronave, no prazo de 30 dias contados a partir da notificação mencionada no n.º 1, pode apresentar à APA, I. P., uma nova estimativa de emissões, tendo por base um relatório de emissões anual, verificado por um verificador acreditado, em conformidade com os critérios estabelecidos no Regulamento Delegado (UE) 2023/2917 da Comissão, de 20 de outubro de 2023.

Artigo 20.º

Regras aplicáveis até à aplicação obrigatória do regime CORSIA da Organização da Aviação Civil internacional

1 – Consideram-se cumpridos os requisitos relativos à obrigação de devolução de licenças de emissão prevista no n.º 4 do artigo 10.º, e de monitorização e comunicação de emissões prevista no n.º 1 do artigo 17.º, no que diz respeito a:

a) Todas as emissões provenientes de voos com origem e destino em aeródromos situados em Estados que não pertencem ao EEE, com exceção dos voos com destino a um aeródromo situado no Reino Unido ou na Suíça, em cada ano civil, entre 1 de janeiro de 2021 e até 31 de dezembro de 2026;

b) Todas as emissões provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica, na aceção do artigo 349.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, e um aeródromo situado noutra região do EEE, entre 1 de janeiro de 2013 e 31 de dezembro de 2023.

2 – Para efeitos do disposto nos artigos 10.º e 17.º do presente decreto-lei, as emissões provenientes de voos distintos dos referidos no n.º 1 são consideradas emissões verificadas do operador de aeronaves.

3 – A quantidade de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 1 de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2026 é reduzido para corresponder à quota-parte de emissões de licenças de aviação atribuídas a voos que não beneficiem das exceções previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1.

4 – Os operadores de aeronave que beneficiam das exceções previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 não têm de apresentar medidas de monitorização para as emissões dos voos, incluídas nestas exceções, no plano de monitorização, nem comunicar as respetivas emissões no relatório de emissões anual.

5 – Caso as emissões totais anuais de um operador de aeronaves sejam inferiores a 25 000 t de CO₂, ou caso as emissões totais anuais, provenientes dos voos não mencionados nas alíneas a) e b) do n.º 1, de um operador de aeronaves sejam inferiores a 3000 t de CO₂, essas emissões são consideradas emissões verificadas se tiverem sido determinadas utilizando o instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado nos termos do Regulamento (UE) n.º 606/2010 da Comissão, de 9 de julho de 2010, e alimentado pelo Eurocontrol com dados do seu serviço de assistência do CELE.

6 – O disposto no n.º 1 só é aplicável a países que tenham celebrado um acordo nos termos do disposto nos artigos 25.º ou 25.º-A da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, na sua redação atual, e exclusivamente em consonância com os termos desse mesmo acordo.

7 – O disposto nos números anteriores apenas se aplica aos operadores de aeronave que desenvolvam a atividade do primeiro parágrafo do anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 21.º

Requisitos de compensação

1 – A APA, I. P., calcula, anualmente, os requisitos de compensação referentes ao ano civil anterior, no que respeita a voos com origem, destino e entre os Estados enumerados na lista prevista no n.º 1 do artigo 11.º e voos entre a Suíça ou o Reino Unido e os Estados enumerados na lista prevista no n.º 1 do artigo 11.º, notificando os operadores de aeronave até 30 de novembro de cada ano.

2 – A APA, I. P., procede ainda ao cálculo dos requisitos de compensação final total para um determinado período de conformidade CORSIA, até 30 de novembro do ano seguinte ao último ano do período pertinente de conformidade CORSIA, notificando os operadores de aeronave.

3 – Os n.ºs 1 e 2 aplicam-se aos operadores de aeronave que preencham, cumulativamente, as condições previstas abaixo:

a) Sejam titulares de uma licença de exploração válida emitida pela ANAC, em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, e respetivo certificado de operador aéreo válido; e

b) Produzam emissões de CO₂ superiores a 10 000 t, provenientes da utilização de aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 5700 kg que efetuem voos abrangidos pelo anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, com exceção dos voos com partida e chegada no mesmo Estado-Membro, incluindo regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro, a partir de 1 de janeiro de 2021.

4 – Para efeitos da alínea b) do número anterior, não são tidas em conta as emissões de CO₂ provenientes dos seguintes tipos de voos:

a) Voos estatais;

b) Voos humanitários;

c) Voos médicos;

d) Voos militares;

e) Voos de combate a incêndios;

f) Voos que precedam ou que se sigam a um voo humanitário, médico ou de combate a incêndios, desde que esses voos tenham sido realizados com a mesma aeronave e tenham sido necessários para realizar as referidas atividades humanitárias, médicas ou de combate a incêndios, ou para deslocar a aeronave após essas atividades com vista à sua atividade seguinte.

5 – Os cálculos mencionados nos n.ºs 1 e 2 seguem as disposições dos atos de execução que especificam a metodologia de cálculo dos requisitos de compensação, para efeitos do CORSIA, e que sejam aplicáveis aos operadores de aeronave.

6 – Os operadores de aeronave referidos no n.º 3 anulam unidades no montante correspondente à quantidade notificada nos termos dos n.ºs 1 e 2 relativamente ao período de conformidade com o CORSIA pertinente.

7 – As unidades a serem utilizadas seguem as disposições fixadas no ato de execução.

8 – A anulação referida no n.º 6 deve ser efetuada até 31 de janeiro de 2025 para as emissões do período de 2021 a 2023 e até 31 de janeiro de 2028 para as emissões do período de 2024 a 2026.

CAPÍTULO IV

Fiscalização, penalidades e contraordenações

Artigo 22.º

Fiscalização

1 – Sem prejuízo das competências próprias da ANAC, a fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei compete à Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAMAOT).

2 – As situações que indiciem a prática de infração punível nos termos do presente decreto-lei devem ser comunicadas à IGAMAOT, devendo ser-lhe igualmente remetida, para o efeito, toda a documentação disponível.

Artigo 23.º

Penalizações por emissões excedentárias

1 – O operador de aeronave que não devolva, até 30 de setembro de cada ano civil, licenças de emissão correspondentes às emissões verificadas no ano anterior, tal como comunicadas nos termos do n.º 4 do artigo 17.º ou estimadas nos termos do artigo 19.º, fica sujeito ao pagamento de uma penalização pelas emissões excedentárias de € 100 por cada tonelada de CO2 equivalente emitida relativamente à qual não devolveu licenças.

2 – O pagamento por emissões excedentárias, previsto no número anterior, não dispensa o operador de aeronave da obrigação de devolver uma quantidade de licenças de emissão equivalente às emissões excedentárias no momento da devolução das licenças de emissão relativas ao ano civil subsequente.

3 – A APA, I. P., publicita, no respetivo sítio da Internet, uma lista com os nomes dos operadores de aeronave que não devolvam licenças de emissão suficientes, nos termos do n.º 4 do artigo 10.º

4 – O valor da penalização pelas emissões excedentárias, previsto no n.º 1, é atualizado em função do índice europeu de preços no consumidor.

5 – Compete à APA, I. P., proceder à emissão da nota de liquidação no valor da penalização referida no n.º 1 e assegurar o seu envio ao operador de aeronave.

6 – O operador de aeronave dispõe de 90 dias, contados a partir da emissão da nota de liquidação, para efetuar o respetivo pagamento, sob pena de incorrer em juros de mora à taxa legal aplicável.

7 – Caso o pagamento não seja efetuado no prazo previsto no número anterior, compete à AT, nos termos do Código de Procedimento e de Processo Tributário, promover a cobrança coerciva da dívida, servindo de título executivo a certidão passada para o efeito pela APA, I. P., submetida através da plataforma eletrónica da AT.

8 – O produto da penalização prevista no presente artigo é repartido na seguinte forma:

- a) 60 % para o Fundo Ambiental;
- b) 40 % para a APA, I. P.

Artigo 24.º

Contraordenações

1 – Constitui contraordenação ambiental muito grave, nos termos do disposto na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática das seguintes infrações ao disposto no presente decreto-lei:

a) A violação pelo operador do dever de possuir uma conta no RPLE-RU, conforme previsto no n.º 2 do artigo 13.º;

b) O incumprimento do dever de apresentação, pelo operador de aeronave, do pedido de aprovação ou de alteração do plano de monitorização de emissões, previsto no artigo 15.º

2 – Constitui contraordenação ambiental grave, nos termos do disposto na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática das seguintes infrações ao disposto no presente decreto-lei:

a) Omitir ou falsificar a informação solicitada no âmbito dos procedimentos previstos nos artigos 13.º, 15.º e 16.º;

b) O incumprimento da obrigação de monitorização das emissões, prevista no n.º 1 do artigo 17.º;

c) O incumprimento da obrigação de envio do relatório verificado contendo as informações relativas às emissões, conforme previsto no n.º 4 do artigo 17.º;

d) O incumprimento da obrigação de envio do relatório verificado contendo as informações relativas às emissões não relacionadas com CO₂, conforme previsto no n.º 5 do artigo 17.º;

e) A violação da obrigação de devolução da quantidade de licenças de emissão equivalente às emissões excedentárias nos termos do artigo 23.º

3 – Constitui contraordenação ambiental leve, nos termos do disposto na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática das seguintes infrações ao disposto no presente decreto-lei:

a) O incumprimento da metodologia constante do plano de monitorização de emissões de GEE, nos termos dos artigos 14.º, 15.º e 16.º;

b) O incumprimento do prazo para envio do relatório contendo as informações relativas às emissões de acordo com o n.º 4 do artigo 17.º;

c) O incumprimento do prazo para envio do relatório contendo as informações relativas às emissões não CO₂, de acordo com o n.º 5 do artigo 17.º;

d) A violação da obrigação de envio do relatório de melhoria, nos termos previstos no n.º 4 do artigo 69.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual;

e) Incumprimento do dever de facultar os elementos previstos no n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, na sua redação atual.

4 – Pode ser objeto de publicidade, nos termos do disposto no artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a condenação pela prática das infrações muito graves e graves previstas nos n.ºs 1 e 2, quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstratamente aplicável.

5 – A tentativa e a negligência são puníveis nos termos do disposto na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 25.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

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

2 – A autoridade competente pode ainda, sempre que necessário, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos previstos no artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 26.º

Proibição de operar imposta pela Comissão Europeia

1 – No caso de incumprimento do disposto no presente decreto-lei e após despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da aviação civil e do ambiente e ação climática, pode ser solicitado à Comissão Europeia que tome a decisão de proibir o operador de aeronaves de operar na União Europeia.

2 – O pedido referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes elementos:

- a) Demonstração de que o operador de aeronaves não cumpriu as obrigações decorrentes do presente decreto-lei;
- b) Descrição pormenorizada das medidas já tomadas a nível nacional;
- c) Justificação para a proibição de operar a nível da União Europeia;
- d) Recomendação quanto ao âmbito da proibição e as eventuais condições a aplicar.

3 – A pedido do Governo português, a Comissão Europeia pode aprovar uma decisão impondo a proibição de operar a um operador de aeronaves.

4 – As decisões de proibição previstas no número anterior são aplicadas no território nacional, devendo a Comissão Europeia ser informada das medidas de execução dessas decisões.

Artigo 27.º

Instrução e decisão dos processos

Compete à IGAMOT a instrução dos processos de contraordenação instaurados no âmbito do presente decreto-lei, bem como a aplicação das correspondentes coimas e sanções acessórias.

Artigo 28.º

Receitas cobradas

A afetação do produto das coimas resultante da aplicação das contraordenações previstas no presente decreto-lei é feita nos termos do artigo 73.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual.

CAPÍTULO V

Disposições finais

Artigo 29.º

Acesso à informação

1 – A APA, I. P., deve colocar à disposição do público as decisões relativas à atribuição de licenças de emissão e os relatórios de emissões exigíveis ao abrigo do n.º 4 do artigo 17.º

2 – A publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, de informações, documentos e outros conteúdos que, pela sua natureza e nos termos do presente decreto-lei, possam ou devam ser disponibilizados ao público, sem prejuízo do uso simultâneo de outros meios, deve estar disponível em formato aberto, que permita a leitura por máquina, para ser indexada no Portal Nacional de Dados Abertos da Administração Pública.

3 – O Fundo Ambiental assegura a publicitação e divulgação da fonte de financiamento das ações e projetos sempre que a mesma provenha das receitas das vendas em leilão de licenças de emissão.

Artigo 30.º

Comunicação de informações à Comissão Europeia

A APA, I. P., envia, anualmente, à Comissão Europeia um relatório sobre a aplicação do presente decreto-lei, incluindo informação sobre:

- a) Atribuição de licenças de emissão;
- b) Utilização de URE e RCE;
- c) Funcionamento do registo de dados;
- d) Aplicação das orientações de monitorização e comunicação de informações;
- e) Verificação;
- f) Questões relacionadas com o cumprimento da diretiva;
- g) Regime fiscal das licenças de emissão, quando adequado.

Artigo 31.º

Taxas

1 – Pela análise do plano de monitorização de emissões e da respetiva alteração são devidas taxas a fixar por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da aviação civil e do ambiente.

2 – O produto das taxas referidas no número anterior é afeto nos seguintes termos, constituindo receita própria das respetivas entidades:

- a) 70 % para a APA, I. P.;
- b) 30 % para a ANAC.

3 – São ainda devidas taxas pela abertura e pela manutenção da conta de depósito de operador de aeronave no RPLE-RU, cujos montantes são os fixados na Portaria n.º 188/2015, de 25 de junho.

4 – O valor da respetiva taxa considera-se automaticamente atualizado todos os anos por aplicação do índice de preços no consumidor publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P., arredondando-se o resultado para a casa decimal superior, devendo a APA, I. P., proceder à sua divulgação nos respetivos sítios da Internet.

Artigo 32.º

Regiões Autónomas

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

Artigo 33.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de julho, na sua redação atual.

Artigo 34.º

Produção de efeitos

1 – As obrigações de monitorização de emissões previstas no artigo 17.º e de devolução de licenças de emissão previstas no n.º 4 do artigo 10.º não são aplicáveis às emissões geradas de 1 de janeiro de 2024 até 31 de dezembro de 2030, provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro, incluindo voos entre aeródromos situados numa mesma região ultraperiférica e voos entre aeródromos situados nas regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro.

2 – O disposto no n.º 5 do artigo 17.º produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2025.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de outubro de 2024. – Paulo Artur dos Santos de Castro de Campos Rangel – Paulo Artur dos Santos de Castro de Campos Rangel – Miguel Martinez de Castro Pinto Luz – Maria da Graça Carvalho.

Promulgado em 17 de novembro de 2024.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 20 de novembro de 2024.

Pelo Primeiro-Ministro, Joaquim Miranda Sarmiento, Ministro de Estado e das Finanças.

ANEXO I

Categorias de atividades de aviação

Atividades	Gases com efeito de estufa
<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 atividades:</p> <p>a) Os voos efetuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respetiva 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 efetuados por aeronaves militares e os voos efetuados 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>Dióxido de carbono.</p>

Atividades	Gases com efeito de estufa
<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 efetuados 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 efetuados 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 efetuados 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 50 000 lugares por ano; e</p> <p>j) Os voos que, caso contrário, seriam abrangidos por esta atividade, efetuados por operadores de transportes aéreos comerciais que:</p> <p>Efetuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses; ou</p> <p>Efetuem voos com um total de emissões anuais inferior a 10 000 t por ano.</p> <p>Os voos referidos nas alíneas k) e l) ou efetuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respetiva 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>k) A partir de 1 de janeiro de 2013 e até 31 de dezembro de 2030, os voos que, caso contrário, seriam abrangidos por esta atividade, efetuados por operadores de aeronaves não comerciais, que efetuem voos cujas emissões anuais totais são inferiores a 1 000 t por ano [incluindo as emissões dos voos referidos nas alíneas l) e m)];</p> <p>l) Os voos de aeródromos situados na Suíça para aeródromos situados no EEE;</p> <p>m) Os voos de aeródromos situados no Reino Unido para aeródromos situados no EEE;</p> <p>Voos entre aeródromos situados em dois Estados diferentes enumerados na lista referida no n.º 1 do artigo 11.º, e voos entre a Suíça ou o Reino Unido e Estados enumerados na lista referida no n.º 1 do artigo 11.º, e para efeitos do artigo 21.º, e do artigo 28.º-C da Diretiva 2003/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, qualquer outro voo entre aeródromos situados em dois países terceiros diferentes, operados por operadores de aeronaves que preencham cumulativamente as seguintes condições:</p> <p>a) Os operadores de aeronaves são titulares de um certificado de operador aéreo emitido pela ANAC; e</p> <p>b) Produzem emissões anuais de CO2 superiores a 10 000 t, provenientes da utilização de aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 5 700 kg que efetuem voos abrangidos pelo presente anexo, com exceção dos voos com partida e chegada no mesmo Estado-Membro, incluindo regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro, a partir de 1 de janeiro de 2021; para efeitos do presente ponto, não são tidas em conta as emissões provenientes dos seguintes tipos de voos:</p> <p>i) Voos estatais;</p> <p>ii) Voos humanitários;</p> <p>iii) Voos médicos;</p> <p>iv) Voos militares;</p> <p>v) Voos de combate a incêndios;</p> <p>vi) Voos que precedam ou que se sigam a um voo humanitário, médico ou de combate a incêndios, desde que esses voos tenham sido realizados com a mesma aeronave e tenham sido necessários para realizar as referidas atividades humanitárias, médicas ou de combate a incêndios ou para deslocar a aeronave após essas atividades com vista à sua atividade seguinte.</p>	

ANEXO II

Gases com efeito de estufa

Dióxido de carbono (CO₂).

Metano (CH₄).

Óxido nitroso (N₂O).

Hidrofluorcarbonetos (HFC).

Perfluorcarbonetos (PFC).

Hexafluoreto de enxofre (SF₆).

118393338