



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.12.2006
COM(2006) 818 final

2006/0304 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2006) 1684}
{SEC(2006) 1685}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O transporte aéreo passou a fazer parte integrante da sociedade do século XXI, permitindo a passageiros e mercadorias atravessar grandes distâncias a uma velocidade sem precedentes e contribuindo para a integração da Europa e do Mundo. Infelizmente, a aviação também contribui para as alterações climáticas. Em 2004, as emissões de gases com efeito de estufa da parte comunitária do sector da aviação internacional aumentaram mais 7,5% em relação a 2003, o que resulta num crescimento cumulativo de 87% desde 1990. Se essa tendência se continuar a verificar, existe o risco de que, até 2012, o crescimento das emissões da parte comunitária da aviação internacional venha a anular mais de um quarto dos benefícios ambientais das reduções exigidas à Comunidade nos termos dos objectivos que lhe foram atribuídos pelo Protocolo de Quioto. Na medida em que a aviação internacional ainda não está abrangida pelo Protocolo de Quioto, este crescimento não tem, por enquanto, implicações legais. Mas não é por isso que as suas consequências ambientais são menores, não podendo ser ignoradas por uma política do clima que se pretenda eficaz e virada para o futuro.

O objectivo da presente proposta é tratar o crescente impacto da aviação nas alterações climáticas, através da inclusão do sector no regime comunitário de comércio de licenças de emissão (o "regime comunitário").

- **Contexto geral**

Em 27 de Setembro de 2005, a Comissão adoptou uma comunicação intitulada "Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas". A principal conclusão contida nessa comunicação é que, atendendo à probabilidade de aumento do tráfego aéreo, serão necessárias novas políticas e medidas para tratar a questão do impacto da aviação no clima. Tendo analisado diversas opções, a Comissão decidiu optar pela aplicação, a nível comunitário, de um novo instrumento baseado no mercado, em vez de tomar outras medidas financeiras, como a imposição de impostos ou taxas, concluindo que *"... a melhor forma de proceder, numa perspectiva económica e ambiental, reside na inclusão do impacto do sector da aviação no clima no regime comunitário de comércio de licenças de emissão"*. Com base nessa conclusão, a Comissão anunciou que tinha a intenção de apresentar uma proposta legislativa para esse fim e convidou as restantes instituições comunitárias a analisarem as recomendações políticas e conceptuais formuladas na comunicação. A presente proposta visa estabelecer este pilar fundamental da estratégia, sem afectar outros meios de luta contra as alterações climáticas inseridos numa abordagem global, assente no melhoramento da tecnologia e da utilização das aeronaves (incluindo melhoramentos a nível da gestão do tráfego aéreo, investigação, etc.)¹.

¹ Ver, nomeadamente, a secção 5 do COM(2005) 459.

Em conclusões aprovadas em 2 de Dezembro de 2005, o Conselho de Ministros do Ambiente reconhecia que a inclusão do sector da aviação no regime comunitário parecia ser o melhor caminho a seguir, instando a Comissão a apresentar uma proposta legislativa até ao final de 2006. O Conselho Europeu confirmou as principais conclusões do Conselho de Ministros do Ambiente. Em 21 de Abril de 2006, o Comité Económico e Social Europeu emitiu o seu parecer sobre a comunicação, expressando a opinião de que a inclusão da aviação no regime comunitário poderia ser uma opção muito viável. Em 4 de Julho de 2006, o Parlamento Europeu adoptou uma resolução acolhendo favoravelmente a comunicação da Comissão e reconhecendo que o comércio de emissões tem 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.

O objectivo último da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas é estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa com o sistema climático. A Comunidade já por várias vezes declarou que a temperatura média anual da superfície terrestre não deverá aumentar mais de 2°C em relação aos níveis pré-industriais. Todos os sectores da economia comunitária devem ser submetidos a políticas e a medidas concebidas para gerar as reduções substanciais das emissões de gases com efeito de estufa, em relação aos níveis de 1990, necessárias para cumprir esse objectivo.

Os objectivos de limitação e de redução adoptados no âmbito do Protocolo de Quioto incluem as emissões da aviação interna, mas não as emissões dos voos internacionais. Em vez disso, o Protocolo de Quioto obriga as Partes a "*procurar limitar ou reduzir as emissões de gases com efeito de estufa... do combustível usado nos transportes aéreos ... por intermédio da Organização de Aviação Civil Internacional*". Durante a sexta reunião do Comité para a Protecção Ambiental na Aviação da ICAO, em 2004, foi acordado que um sistema de comércio de licenças de emissão específico para o sector da aviação, com base num novo instrumento jurídico sob os auspícios da ICAO "*...seria tão pouco atractivo que não justifica a continuação da discussão*". Em vez disso, a Resolução 35-5 da Assembleia da ICAO manifestou o seu apoio a um sistema aberto de comércio de emissões e solicitou o desenvolvimento de orientações não vinculativas a utilizar pelos Estados, conforme adequado, para incorporarem as emissões da aviação internacional nos respectivos regimes de comércio de emissões. A Comissão e os Estados-Membros estão a apoiar e a participar neste trabalho, que deverá ser concluído pela ICAO em 2007. A Assembleia da ICAO agendada para Setembro de 2007 irá debater esta questão. De qualquer forma, a presente proposta não deverá entrar em vigor antes dessa data. A versão final das orientações da ICAO será tida em conta, conforme adequado, durante o procedimento de co-decisão. O objectivo da presente proposta é fornecer um modelo para o comércio das emissões da aviação, que possa constituir uma referência para os contactos da UE com parceiros internacionais fundamentais e promover o desenvolvimento de sistemas semelhantes em todo o mundo. A Comissão apoia igualmente o objectivo de um acordo global com vista a dar uma resposta eficiente ao problema das emissões da aviação à escala mundial.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho (alterada). A presente proposta visa a alteração da Directiva 2003/87/CE de modo a incluir a aviação no regime comunitário.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A proposta visa a protecção, conservação e melhoramento da qualidade do ambiente através da redução do impacto da aviação no clima. É coerente com a política comum de transportes, na medida em que promove o desenvolvimento sustentável do transporte aéreo.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta utilizados, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

A comunicação de Setembro de 2005 foi publicitada através de uma conferência sobre aviação e alterações climáticas, aberta ao público, realizada durante a Semana Verde de 2005.

No seguimento da comunicação, foi criado um Grupo de Trabalho "Aviação" no quadro da segunda fase do Programa Europeu para as Alterações Climáticas (ECCP II), mandatado para aconselhar a Comissão sobre as formas de inclusão da aviação no regime comunitário. O grupo é constituído por peritos dos Estados-Membros e pelos principais interessados, nomeadamente o sector e as organizações ambientais e de consumidores.

Síntese das respostas recebidas e do modo como foram tomadas em consideração

A informação reunida durante a consulta dos interessados foi tomada em conta para a concepção do regime proposto. Para mais pormenores, consultar o relatório de avaliação do impacto.

Entre 11 de Março e 6 de Maio de 2005, foi realizada uma consulta pública na Internet, na sequência da qual a Comissão recebeu 5 758 respostas. Os resultados da consulta estão disponíveis no endereço http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

1) Ciências das alterações climáticas; 2) Competências especializadas do sector da aviação, incluindo os fabricantes de aeronaves, as autoridades aeroportuárias e as

transportadoras aéreas; 3) Competências especializadas de modelação; 4) Estimativas das emissões e dados do tráfego aéreo.

Metodologia utilizada

Modelação utilizando modelos matemáticos formais e cálculos baseados em dados estatísticos.

Principais organizações/peritos consultados

Administrações nacionais, regionais e locais, associações do sector, organizações profissionais, organizações ambientais, organizações de consumidores, instituições científicas e de investigação e outras Direcções-Gerais da Comissão.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Existe um acordo unânime em relação ao facto de que a aviação contribui para as alterações climáticas, bem como o reconhecimento de que é necessário actuar para tratar essa questão. Nesse contexto, o comércio de licenças de emissão é preferido em relação aos impostos ou taxas. No que respeita à concepção do regime, é geralmente aceite que as obrigações do regime devem ser aplicáveis aos operadores das aeronaves. Embora não haja consenso no que se refere à cobertura geográfica do regime, regista-se um acordo alargado quanto à necessidade de harmonizar a quantidade de licenças de emissão e os mecanismos para a sua atribuição. A maioria das partes consultadas considera que o regime deverá ser um regime aberto de comércio de licenças, mas que não deverá ter repercussões negativas no sistema de contabilização utilizado no regime comunitário.

Meios utilizados para tornar públicos os pareceres dos peritos

O relatório final, bem como as ordens de trabalhos, os documentos de preparação e as apresentações correspondentes a cada uma das reuniões do Grupo de Trabalho "Aviação" estão disponíveis na Internet, no endereço http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Os documentos apresentados pelas diferentes partes com as respectivas posições, complementares das intervenções registadas em acta, estão igualmente disponíveis no mesmo endereço.

• Avaliação de impacto

A comunicação de Setembro de 2005 era acompanhada de uma avaliação de impacto de possíveis opções políticas para a redução do impacto da aviação no clima. Essa avaliação concluiu que o comércio de licenças de emissão é a solução mais eficiente, tanto em termos ambientais quanto económicos.

Uma nova avaliação de impacto é apresentada em anexo à presente proposta. A avaliação analisa as opções específicas de concepção e escolhas políticas para a inclusão da aviação no regime comunitário. Conclui que, na medida em que todas as transportadoras aéreas que operem nas rotas sujeitas ao regime sejam tratadas da mesma forma, é de esperar que essas transportadoras repercutam grande parte ou mesmo a totalidade dos custos do cumprimento nos seus clientes. O efeito sobre o

previsto aumento da procura seria pequeno: o valor correspondente à manutenção da situação actual, 142%, poderia diminuir até um valor mínimo de 135% ao longo do período 2005-2020, para todos os voos em partida e em chegada. A concorrência entre as transportadoras aéreas não seria significativamente afectada. As principais diferenças entre transportadoras são a duração das viagens realizadas, a idade das aeronaves utilizadas e a carga transportada. Assim, as transportadoras que realizam viagens mais curtas, com aeronaves mais velhas ou que transportam menos passageiros e menos carga seriam mais afectadas do que as transportadoras que utilizam o combustível de forma mais eficiente. A concorrência entre aeroportos e o turismo não seriam significativamente afectados. De qualquer forma, qualquer risco de que isso acontecesse poderia provavelmente ser limitado, bastando, para tal, incluir no regime todos os voos que partem e chegam aos aeroportos comunitários.

O relatório da avaliação de impacto realizada pela Comissão, como indicado no seu programa de trabalho, está disponível no endereço http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• Síntese da acção proposta

A proposta de directiva visa a alteração da Directiva 2003/87/CE de modo a incluir a aviação no regime comunitário.

O actual regime comunitário funciona através da atribuição de um determinado número de licenças de emissão aos operadores, cada uma das quais lhes confere o direito de emitir uma tonelada de dióxido de carbono por ano. O número total de licenças atribuídas determina o limite para as emissões totais dos participantes no regime. Até 30 de Abril de cada ano, os operadores devem devolver licenças equivalentes às suas emissões reais. Os operadores podem transaccionar as licenças, de modo a que as reduções das emissões possam ser efectuadas com uma boa relação custo-benefícios.

As exigências de monitorização e de comunicação das emissões entram em vigor a partir de 2010. A partir de 2011, as emissões do sector da aviação ficarão sujeitas a um limite global e os operadores de aeronaves terão de devolver licenças que permitam cobrir as suas emissões.

Os aspectos principais são:

- os operadores das aeronaves são as entidades responsáveis pelo cumprimento das obrigações impostas pelo regime;
- o regime abrange todos os voos que cheguem ou partam de um aeroporto na Comunidade a partir de 1 de Janeiro de 2012. Os voos entre aeroportos da UE serão cobertos a partir de 1 de Janeiro de 2011;
- os voos realizados por aeronaves do Estado, os voos operados de acordo com as Regras de Voo Visual, os voos circulares, os voos destinados a testar equipamentos de navegação ou para efeitos de formação, os voos de busca e

salvamento e os voos realizados em aeronaves com um peso máximo à descolagem inferior a 5 700 kg estão isentos do regime;

- para cobrir outros gases até ao final de 2008, a Comissão apresentará uma proposta relativa às emissões de óxidos de azoto provenientes do sector da aviação, após uma avaliação de impacto rigorosa;
- para evitar a duplicação de esforços e encargos administrativos excessivos para os operadores das aeronaves, cada operador, incluindo os operadores de países terceiros, estará sob a responsabilidade de um único Estado-Membro;
- ao contrário do que acontece com o actual regime, o método de atribuição das licenças de emissão será harmonizado em toda a Comunidade;
- o número total de licenças a atribuir ao sector da aviação é determinado a nível comunitário por referência às emissões médias da aviação durante o período 2004-2006;
- uma percentagem fixa da quantidade total de licenças será atribuída a título gratuito, com base numa avaliação comparativa dos operadores de aeronaves que apresentem pedidos (os primeiros pedidos utilizarão os dados de 2008). Para o primeiro período 2011-2012, essa percentagem corresponderá à percentagem média proposta pelos Estados-Membros que prevêem a realização de leilões nos seus planos nacionais de atribuição. Este valor será posteriormente revisto à luz dos resultados da revisão geral do regime de comércio de licenças de emissão;
- os pormenores relativos ao funcionamento dos leilões, nomeadamente em termos de concepção e de calendário, serão definidos através de um regulamento da Comissão. Os proventos dos leilões devem ser utilizados para atenuar as alterações climáticas e para a adaptação às mesmas, bem como para cobrir os custos administrativos;
- tal como os restantes participantes no regime comunitário, os operadores de aeronaves devem monitorizar as suas emissões de dióxido de carbono e comunicá-las à autoridade competente do Estado-Membro responsável até 31 de Março de cada ano. Os relatórios devem ser verificados para garantir a sua fiabilidade. Os princípios básicos da monitorização, comunicação e verificação das emissões, previstos na proposta, serão completados por linhas de orientação;
- através do regime comunitário, os operadores de aeronaves podem adquirir licenças de emissão de outros sectores para cobrirem as suas emissões;
- os operadores de aeronaves podem ainda utilizar créditos de projectos – designados Unidades de Redução de Emissões (URE) e Reduções Certificadas de Emissões (RCE) - ao abrigo da Implementação Conjunta e do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (IC/MDL) até um limite harmonizado equivalente à média dos limites preconizados pelos Estados-Membros nos seus programas nacionais de atribuição das licenças aos restantes sectores, no quadro do regime comunitário;

- os voos internos estão incluídos no regime e serão tratados da mesma forma que a aviação internacional;
- A melhor forma de dar um tratamento especial aos serviços aéreos para regiões remotas ou isoladas, que são particularmente dependentes deste tipo de transporte, é no quadro de medidas em vigor, por exemplo em matéria de obrigações de serviço público ou dos auxílios de natureza social ao abrigo do n.º 2 do artigo 87.º do Tratado.

• **Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é o artigo 175º do Tratado CE (que era igualmente a base jurídica da Directiva 2003/87/CE).

• **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não recai no âmbito de competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas:

- só será possível obter benefícios económicos do comércio de emissões se as licenças de emissão puderem ser transaccionadas e forem aceites em toda a União. Para tal, é necessário criar um enquadramento comum;
- dado o elevado nível de integração do mercado comunitário dos transportes aéreos, a aplicação de políticas diferenciadas pelos Estados-Membros poderia resultar em distorções da concorrência.

A acção comunitária permitirá uma melhor realização dos objectivos da proposta pelas seguintes razões:

- a melhor maneira de garantir uma acção harmonizada para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas é a adopção de legislação a nível comunitário. Na medida em que todas as transportadoras aéreas que operem a partir dos aeroportos comunitários serão tratadas da mesma forma, as distorções da concorrência serão reduzidas ao mínimo;
- o Conselho e o Parlamento Europeu convidaram a Comissão a apresentar propostas de acção comunitária e reconheceram o potencial do regime de comércio de licenças de emissão. A Directiva 2003/87/CE terá de ser alterada de modo a incluir a aviação no regime comunitário;
- a Comunidade desempenha um papel importante na aviação internacional, sendo responsável por cerca de metade das emissões de dióxido de carbono do sector comunicadas pelos países desenvolvidos à CQNUAC;
- a proposta altera o regime comunitário de modo a criar um enquadramento comum, mas deixa as tarefas de aplicação e de garantia do cumprimento aos Estados-Membros, que estão em melhor posição para as desempenhar.

A proposta satisfaz assim o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade, pelas razões a seguir indicadas:

- apenas são regulamentados os elementos necessários para garantir o correcto funcionamento do regime e para evitar as distorções da concorrência que poderiam resultar das diferenças de tratamento dos operadores de aeronaves por parte dos Estados-Membros. Para garantir a coerência e reduzir os custos de aplicação, a proposta utiliza, na medida do possível, a actual arquitectura do regime comunitário. Nos casos em que os procedimentos aplicados no quadro do actual regime não se coadunam com o sector da aviação, foram previstas medidas especiais, salvaguardando sempre a simplicidade e a integridade ambiental do regime;
- quando comparado com outras soluções, o comércio de emissões permite obter benefícios ambientais a menor custo, sendo portanto o meio economicamente mais interessante para tratar a questão das emissões de gases com efeito de estufa do sector da aviação.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: directiva.

A escolha de outros instrumentos não seria adequada pelo seguinte motivo:

Trata-se de alterar uma directiva de modo a incluir a aviação no regime comunitário, pelo que a directiva é o único instrumento adequado.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

As despesas com actividades relacionadas com a presente directiva serão cobertas pelo instrumento financeiro para o Ambiente (LIFE+ para o período 2007-2013). Não é solicitado qualquer montante adicional.

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

- **Cláusulas de reexame/revisão/caducidade**

A proposta inclui uma cláusula de revisão.

- **Tabela de correspondências**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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 175º,

Tendo em conta a proposta da Comissão²,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado⁵,

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 e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho⁶, 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-benefícios e de forma economicamente eficiente.
- (2) O objectivo último da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho, de 15 de Dezembro de 1993, relativa à celebração da Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas⁷, é estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa com o sistema climático. A Comunidade já por várias vezes declarou que, para que esse objectivo seja cumprido, a temperatura média anual da

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

⁶ JO L 275 de 25.10.2003, p. 32. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/101/CE (JO L 338 de 13.11.2004, p. 18).

⁷ JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

superfície terrestre não deverá aumentar mais de 2°C em relação aos níveis pré-industriais. A investigação e os trabalhos científicos mais recentes indicam que para que seja possível realizar este objectivo em termos de temperatura a longo prazo, as emissões globais de gases com efeito de estufa deverão atingir o seu máximo nas próximas duas décadas e, a seguir, diminuir significativamente, entre 15% a 50%, em relação aos níveis de 1990. Os níveis das reduções quantificadas a efectuar pelos Estados-Membros a partir de 2013 para atingir o objectivo de estabilização das concentrações dos gases com efeito estufa ainda não foram estabelecidos no processo internacional sobre as alterações climáticas. Sem esquecer a necessidade de coerência entre a presente directiva e a contribuição da UE para o objectivo em termos de temperatura a longo prazo, os métodos e a base para a atribuição de licenças de emissão aos operadores de aeronaves ao abrigo desta directiva para além dessa data devem ser revistos à luz do progresso científico e da evolução política internacional.

- (3) A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas exige que todas as partes elaborem e executem programas nacionais e, quando aplicável, regionais que incluam medidas de atenuação das alterações climáticas.
- (4) O Protocolo de Quioto, aprovado pela Decisão 2002/358/CE do Conselho, de 25 de Abril de 2002, relativa à aprovação, em nome da Comunidade Europeia, do Protocolo de Quioto da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas e ao cumprimento conjunto dos respectivos compromissos⁸, exige que os países desenvolvidos prossigam na via da limitação ou redução das emissões de gases com efeito de estufa da aviação, não sujeitas ao Protocolo de Montreal, através da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)
- (5) Embora a Comunidade não seja Parte contratante na Convenção de Chicago de 1944, todos os Estados-Membros são Partes contratantes nessa Convenção e membros da ICAO, continuando a apoiar o trabalho sobre o desenvolvimento de instrumentos baseados no mercado, em conjunto com outros Estados, ao nível mundial. Durante a sexta reunião do Comité para a Protecção Ambiental na Aviação da ICAO, em 2004, foi acordado que um sistema de comércio de emissões específico para o sector da aviação, com base num novo instrumento jurídico sob os auspícios da ICAO, seria tão pouco atractivo que não justificava a continuação da discussão. Consequentemente, a Resolução 35-5 da Assembleia da ICAO não propõe um novo instrumento jurídico mas apoia, em vez disso, um regime aberto de comércio de licenças de emissão e a possibilidade de os Estados incorporarem as emissões da aviação internacional nos respectivos regimes de comércio de licenças.
- (6) O 6º Programa Comunitário de acção em matéria de ambiente, criado através da Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, previa a identificação e o lançamento, por parte da Comunidade, de acções específicas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa da aviação, caso esse tipo de iniciativa não fosse adoptada na ICAO até 2002. Nas suas conclusões de Outubro de 2002, de Dezembro de 2003 e de Outubro de 2004, o Conselho instou repetidamente a Comissão a propor acções para reduzir o impacto do transporte aéreo internacional nas alterações climáticas.

⁸ JO L 130 de 15.5.2002, p. 1.

⁹ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

- (7) A fim de se obterem as importantes reduções de emissões necessárias, devem ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível nacional como comunitário, que abranjam não apenas os sectores industrial e energético, mas 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.
- (8) No âmbito da sua comunicação de 27 de Setembro de 2005¹⁰, a Comissão adoptou 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 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, o Parlamento Europeu reconheceu que o comércio de emissões tem 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.
- (9) O objectivo da presente directiva é reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas, através da inclusão das emissões do sector no regime comunitário.
- (10) Os operadores das 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, pelo que devem ser responsabilizados pelo cumprimento das obrigações impostas pela presente directiva. Os operadores poderão ser identificados através de um código de identificação da ICAO ou por qualquer outro código utilizado na identificação dos voos. Se a identidade do operador não for conhecida, o proprietário da aeronave deve ser considerado o operador da mesma, a menos que possa provar que o operador era outra pessoa.
- (11) A partir de 2011, as emissões dos voos entre aeroportos na Comunidade devem ser incluídas no regime comunitário. A partir de 2012, o regime comunitário deve cobrir as emissões de todos os voos com chegada ou partida de um aeroporto comunitário. O regime comunitário pode, por conseguinte, servir de modelo e ser reproduzido em todo o mundo. Se um país terceiro adoptar medidas pelo menos equivalentes às exigências da presente directiva com vista a reduzir o impacto no clima dos voos que partem do seu território e aterram na Comunidade, convém alterar o âmbito de aplicação do regime comunitário por forma a excluir os voos que chegam à Comunidade em proveniência do país em questão.
- (12) A aviação tem 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 Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas estimou que o impacto total da aviação é actualmente cerca de duas a quatro vezes superior ao efeito provocado

¹⁰

COM(2005) 459.

exclusivamente pelas suas emissões de dióxido de carbono no passado. A investigação comunitária mais recente indica que o impacto 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. Em conformidade com o n.º 2 do artigo 174º do Tratado, a política comunitária do ambiente deve basear-se no princípio da precaução, pelo que todos os impactos da aviação devem, na medida do possível, ser tratados. Enquanto se aguardam progressos científicos que permitam identificar métodos de medição adequados para comparar os diferentes impactos, é necessário adoptar uma abordagem pragmática e baseada na precaução. As emissões de óxidos de azoto serão objecto de outras medidas legislativas a apresentar pela Comissão.

- (13) A fim de evitar as distorções da concorrência, deve ser definida uma metodologia harmonizada para a atribuição das licenças de emissão. Para garantir o acesso de novos operadores de aeronaves ao mercado, parte das licenças será atribuída por leilão, em conformidade com regras a desenvolver pela Comissão. Os operadores de aeronaves que cessem as suas operações devem continuar a receber licenças de emissão até ao final do período para o qual já tenham sido atribuídas licenças a título gratuito.
- (14) A aviação contribui para o impacto global das actividades humanas nas alterações climáticas. Os proventos da venda das licenças de emissão em leilão devem ser utilizados para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, promover a adaptação aos impactos das alterações climáticas, financiar a investigação e desenvolvimento com vista a essa redução e adaptação e cobrir os custos de aplicação do regime. Os proventos da venda em leilão devem ser utilizados, em especial, no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis, bem como de medidas para combater a desflorestação e facilitar a adaptação nos países em desenvolvimento. As disposições relativas à utilização dos proventos das vendas em leilão devem ser notificadas à Comissão. Esta notificação não dispensa os Estados-Membros da obrigação de comunicar determinadas disposições nacionais prevista no n.º 3 do artigo 88º do Tratado. A directiva não interfere no resultado de eventuais futuros processos relativos a auxílios estatais ao abrigo dos artigos 87º e 88º do Tratado.
- (15) Para melhorar a relação custo-benefícios do regime, os operadores de aeronaves devem poder utilizar RCE e URE de actividades de projecto para cumprirem a obrigação de devolução de licenças de emissão, até um determinado limite harmonizado.
- (16) A fim de reduzir os encargos administrativos para os operadores de aeronaves, cada operador de aeronaves deverá estar sob a responsabilidade de um único Estado-Membro. Os Estados-Membros devem ser obrigados a garantir que os operadores de aeronaves a quem tenham concedido uma licença de exploração, ou os operadores de aeronaves que não disponham de uma 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, cumpram as exigências da presente directiva.
- (17) A fim de manter a integridade do sistema de contabilização do regime comunitário, tendo em conta que as emissões da aviação internacional ainda não estão integradas

nos compromissos assumidos pelos Estados-Membros nos termos do Protocolo de Quioto, as licenças de emissão atribuídas ao sector da aviação apenas podem ser utilizadas para o cumprimento das obrigações de devolução de licenças impostas aos operadores de aeronaves nos termos da presente directiva. No entanto, os operadores de aeronaves devem poder trocar uma licença emitida para o sector da aviação por uma licença que possa ser utilizada por todos operadores do regime, através do administrador do seu registo.

- (18) 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 respectivas obrigações ao abrigo da presente directiva.
- (19) As disposições do regime comunitário relacionadas com a monitorização, comunicação e verificação das emissões e com as sanções aplicáveis aos operadores devem ser igualmente aplicáveis aos operadores de aeronaves.
- (20) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem 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 Comissão¹¹.
- (21) Em especial, devem ser atribuídos à Comissão poderes para adoptar medidas com vista à venda em leilão das licenças de emissão que não tenham de ser concedidas a título gratuito e para alterar a lista de actividades da aviação que consta do anexo I nos casos em que um país terceiro introduz medidas para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas. Dado que se trata de medidas de âmbito geral concebidas para alterar elementos não-essenciais da presente directiva e para a complementar através do aditamento ou da alteração de elementos não-essenciais, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (22) Atendendo a que os objectivos da acção proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade referido no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir esses objectivos
- (23) A Directiva 2003/87/CE deve, por conseguinte, ser alterada,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º
Alterações à Directiva 2003/87/CE

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

¹¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (1) Antes do artigo 1º, é inserido o seguinte título do Capítulo I:

"Capítulo I Disposições Gerais"

- (2) O artigo 3º é alterado do seguinte modo:

- a) Na alínea b), é aditado o seguinte texto: "ou a libertação, a partir de uma aeronave que execute 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 executa uma das actividades de aviação enumeradas no anexo I ou, se a identidade do operador não for conhecida ou o mesmo não for identificado pelo proprietário da aeronave, o proprietário da aeronave;
 - p) "Estado-Membro responsável", o Estado-Membro encarregado da aplicação do regime em relação a um determinado operador de aeronave, em conformidade com o artigo 18º-A;
 - q) "Emissões atribuídas à aviação", as emissões de todos os voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no anexo I, que partam de um Estado-Membro ou cheguem a um Estado-Membro em proveniência de um país terceiro;
 - r) "Emissões históricas da aviação", a média das emissões anuais, em 2004, 2005 e 2006, das aeronaves que executam uma das actividades de aviação enumeradas no anexo I;"

- (3) A seguir ao artigo 3º são inseridos os seguintes Capítulo II, título do Capítulo III e artigo 3º-E:

“Capítulo II Aviação

Artigo 3º-A Âmbito de aplicação do Capítulo II

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

Artigo 3º-B

Quantidade total de licenças de emissão atribuídas às actividades de aviação

1. Para o período entre 1 de Janeiro de 2011 e 31 de Dezembro de 2012, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves será equivalente à soma total das emissões históricas da aviação em relação a cada ano.
2. Para o período referido no n.º 2 do artigo 11º com início em 1 de Janeiro de 2013, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves será equivalente ao total das emissões históricas da aviação multiplicado pelo número de anos do período.
3. Para o terceiro período referido no n.º 2 do artigo 11º e para cada período subsequente, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves será equivalente ao total das emissões históricas da aviação multiplicado pelo número de anos do período.
4. No prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, a Comissão tomará uma decisão relativa às emissões históricas da aviação, com base nos melhores dados disponíveis.

Artigo 3º-C

Método de atribuição das licenças de emissão às actividades de aviação

1. No período referido no n.º 1 do artigo 3º-B, será leiloada uma percentagem das licenças de emissão. Essa percentagem corresponderá à percentagem média proposta pelos Estados-Membros que prevejam a realização de leilões nos seus planos nacionais de atribuição nos termos do Capítulo III, para o período relevante.
2. Para os períodos subsequentes, a percentagem de licenças de emissão a vender em leilão será estabelecida tendo em conta a revisão geral da presente directiva.
3. A Comissão adoptará um regulamento contendo disposições pormenorizadas para a venda em leilão, pelos Estados-Membros, das licenças de emissão que não devam ser atribuídas a título gratuito em conformidade com os n.ºs 1 e 2. O número de licenças de emissão a vender em leilão por cada Estado-Membro em cada período será proporcional à sua parte nas emissões totais atribuídas ao sector da aviação do conjunto dos Estados-Membros no ano de referência, comunicadas nos termos do n.º 3 do artigo 14º e verificadas nos termos do artigo 15º. Para o período referido no n.º 1 do artigo 3º-B, o ano de referência será 2010 e, para cada período subsequente referido no artigo 3º-B, o ano de referência será o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que respeita o leilão.

Esse regulamento, concebido para complementar a presente directiva através da alteração de elementos não-essenciais da mesma, é adoptado em conformidade com o procedimento regulamentar com controlo referido no n.º 2-A do artigo 23º.

4. Os proventos gerados pela venda em leilão das licenças de emissão em conformidade com o n.º 3 devem ser utilizados para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, promover a adaptação aos impactos das alterações climáticas, financiar a investigação e desenvolvimento com vista a essa redução e adaptação e cobrir os

custos incorridos pelo Estado-Membro responsável em relação com a presente directiva. Os Estados-Membros informarão a Comissão das medidas tomadas 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 prevista no n.º 3 do artigo 88º do Tratado.

Artigo 3º-D

Atribuição e concessão de licenças de emissão aos operadores de aeronaves

1. Para cada um dos períodos referidos no artigo 3º-B, cada operador de aeronave poderá pedir que lhe sejam atribuídas licenças de emissão a título gratuito em conformidade com o artigo 3º-C. Os pedidos podem ser feitos mediante apresentação, ao Estado-Membro responsável, dos dados relativos às toneladas-quilómetro verificados para as actividades de aviação enumeradas no anexo I executadas por esse operador no ano civil terminado 24 meses antes do início do período a que se referem, em conformidade com os anexos IV e V. Qualquer pedido terá de ser apresentado pelo menos 21 meses antes do início do período a que se refere.
2. Pelo menos 18 meses antes do início do período a que se referem os pedidos, os Estados-Membros comunicarão à Comissão os pedidos recebidos nos termos do n.º 1.
3. Pelo menos 15 meses antes do início de cada um dos períodos referidos no artigo 3º-B, a Comissão tomará uma decisão em relação:
 - a) À quantidade total de licenças de emissão a atribuir para esse período, em conformidade com o artigo 3º-B;
 - b) Ao número total de licenças de emissão a atribuir a título gratuito para esse período, em conformidade com o artigo 3º-C;
 - c) À referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves cujos pedidos tenham sido apresentados à Comissão em conformidade com o n.º 2.

A referência mencionada na alínea c) será calculada dividindo o número de emissão referido na alínea b) pela soma dos dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos apresentados à Comissão em conformidade com o n.º 2.

4. No prazo de três meses a contar da data de adopção de uma decisão pela Comissão nos termos do n.º 3, cada Estado-Membro responsável calculará e publicará:
 - 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 pela referência mencionada no n.º 3, alínea c); e

- b) O número de licenças de emissão atribuídas a cada operador de aeronave para cada ano, calculado dividindo o número total de licenças de emissão que lhe tenham sido atribuídas para o período, determinado nos termos da alínea a), pelo número de anos do período durante o qual o operador de aeronave executa uma das actividades de aviação enumeradas no anexo I.
5. Até 28 de Fevereiro de 2011 e até 28 de Fevereiro de cada ano subsequente, a autoridade competente do Estado-Membro responsável concederá, a cada um dos operadores de aeronaves, o número de licenças de emissão atribuídas a esse operador para o ano em causa.

“Capítulo III Instalações fixas

Artigo 3º-E Âmbito de aplicação do Capítulo III

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. ”

- (4) No n.º 2, alínea e), do artigo 6º, é inserido, a seguir ao texto "licenças de emissão", o texto "com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II".
- (5) Depois do artigo 11º, é inserido o seguinte título do Capítulo IV:

"Capítulo IV Disposições aplicáveis à aviação e às instalações fixas"

- (6) No artigo 11º-A, é inserido o seguinte n.º 1-A:

“1-A. Sem prejuízo do n.º 3, durante cada período referido no artigo 3º-B os Estados-Membros permitem que cada operador de aeronave utilize RCE e URE das actividades de projecto até uma determinada percentagem do número de licenças de emissão que esse operador deve devolver nos termos do n.º 2, alínea a), do artigo 12º; essa percentagem corresponde à média das percentagens especificadas pelos Estados-Membros para o período, em conformidade com o n.º 1.

A Comissão publicará essa percentagem pelo menos seis meses antes do início de cada um dos períodos referidos no artigo 3º-B.”

- (7) No n.º 2 do artigo 11º-B, o termo "instalações" é substituído pelo termo "actividades".
- (8) O artigo 12º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 2, a seguir ao texto "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 n.º 2-A:

“2-A Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar que cada operador de aeronave devolva, até 30 de Abril de cada ano, um número de licenças de emissão equivalente ao total das emissões do ano civil anterior, verificadas em conformidade com o artigo 15º, 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 em conformidade com o presente número são subsequentemente anuladas.”

c) No n.º 3 é inserido, a seguir ao texto "licenças de emissão", o texto "com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II".

(9) No n.º 3 do artigo 13º, o texto "n.º 3 do artigo 12º" é substituído pelo texto "n.º 2-A ou n.º 3 do artigo 12º".

(10) O artigo 14º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1:

i) a seguir ao texto "essas actividades" é inserido o texto "e aos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos de um pedido nos termos do artigo 3º-D";

ii) o texto "até 30 de Setembro de 2003," é suprimido; e

b) No n.º 3:

i) o texto "de cada instalação" é substituído pelo texto "ou operador de aeronaves";

ii) o texto "da instalação no ano em causa" é substituído pelo texto ", em cada ano civil, da instalação, ou, a partir de 1 de Janeiro de 2010, da aeronave que opera".

(11) O artigo 15º é alterado do seguinte modo:

a) No primeiro parágrafo:

i) o termo "operadores" é substituído pelo texto "operadores e pelos operadores de aeronaves";

ii) após o texto "no anexo V" é inserido o texto "e em qualquer disposição pormenorizada adoptada pela Comissão em conformidade com o presente artigo";

b) No segundo parágrafo:

i) o termo "operadores" é substituído pelo texto "operadores e operadores de aeronaves";

- ii) após o texto "no anexo V" é inserido o texto "e em qualquer disposição pormenorizada adoptada pela Comissão em conformidade com o presente artigo"; e

c) É aditado o seguinte terceiro parágrafo:

"A Comissão pode adoptar disposições pormenorizadas para a verificação dos relatórios apresentados pelos operadores de aeronaves nos termos do n.º 3 do artigo 14º e dos pedidos ao abrigo do artigo 3º-D, em conformidade com o procedimento de regulamentação referido no n.º 2 do artigo 23º."

(12) O artigo 16º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, o texto "até 31 de Dezembro de 2003" é suprimido;
- b) No n.º 2:
 - i) o termo "operadores" é substituído pelo texto "operadores e dos operadores de aeronaves";
 - ii) o texto "do n.º 3 do artigo 12º" é substituído pelo texto "da presente directiva"; e
- c) No n.º 3:
 - i) o texto "operadores de instalações" é substituído pelo texto "operadores de instalações e operadores de aeronaves";
 - ii) no segundo período, o texto "pela instalação" é suprimido.

(13) São inseridos os seguintes artigos 18º-A e 18º-B:

*"Artigo 18º-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 aéreas¹², 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 aeronave durante o ano de base.

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

¹² JO L 24 de 24.8.1992, p. 1.

- a) Publicará, até 1 de Fevereiro de 2009, uma lista dos operadores de aeronaves que tenham executado 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 aeronave em conformidade com o n.º 1; e
 - b) Até 1 de Fevereiro de cada ano subsequente, actualizará a lista de modo a incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto executado uma das actividades da aviação enumeradas no anexo I.
3. Para efeitos do n.º 1, o "ano de base" é, em relação aos operadores 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 se iniciou em 1 de Janeiro de 2006.

Artigo 18º-B
Assistência do Eurocontrol

Para efeitos do cumprimento das suas obrigações nos termos do n.º 4 do artigo 3º-B e do artigo 18º-A, a Comissão pode solicitar a assistência do Eurocontrol, podendo para tal concluir acordos apropriados com essa organização."

- (14) Ao n.º 3 do artigo 19º, é aditado o seguinte texto: ", bem como disposições destinadas a tomar em consideração a inclusão das actividades da aviação no regime comunitário. O regulamento permitirá que os operadores de aeronaves solicitem ao administrador do seu registo a troca de uma licença de emissão concedida ao abrigo do Capítulo II por uma licença de emissão equivalente às concedidas ao abrigo do Capítulo III. Os administradores procederão a esta troca mediante pedido."

- (15) No artigo 23º é inserido o seguinte n.º 2-A:

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

- (16) É inserido o seguinte artigo 25º-A:

"Artigo 25º-A
Medidas de países terceiros para reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas

Se um país terceiro adoptar medidas pelo menos equivalentes às exigências da presente directiva com vista a reduzir o impacto nas alterações climáticas dos voos que partem do seu território e aterram na Comunidade, a Comissão alterará a presente directiva de modo a excluir os voos provenientes desse país das actividades de aviação enumeradas no anexo I, com efeitos a contar do período subsequente referido no artigo 3º-B.

Essa alteração, concebida para alterar elementos não-essenciais da presente directiva, será adoptada em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2-A do artigo 23º."

(17) O artigo 28º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 3, alínea b), a seguir ao texto "licenças de emissão" é inserido o texto "com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II"; e
- b) No n.º 4, a seguir ao texto "licenças de emissão" é inserido o texto "com exclusão das licenças de emissão concedidas nos termos do Capítulo II".

(18) A seguir ao artigo 30º é inserido o seguinte título:

"Capítulo V Disposições finais"

(19) Os anexos I, IV e V são alterados em conformidade com o anexo da presente directiva.

Artigo 2º Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar 12 meses após a sua entrada em vigor. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

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

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições essenciais de direito interno que adoptarem no domínio da presente directiva. A Comissão deve informar do facto os Estados-Membros.

Artigo 3º Entrada em vigor

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

Artigo 4º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

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 é substituído pelo seguinte texto:

"CATEGORIAS DE ACTIVIDADES ABRANGIDAS PELA PRESENTE DIRECTIVA"

b) Depois do ponto 2, é aditado o seguinte ponto:

"Em 2001, apenas os voos com partida e chegada a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica o Tratado serão incluídos nas actividades de aviação. A partir de 1 de Janeiro de 2012, estas actividades passam a incluir todos os voos com partida ou com chegada a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro ao qual se aplica Tratado."

c) É aditada a seguinte categoria de actividades:

“

<p><i>Aviação</i></p> <p>Voos com chegada ou com partida de um aeroporto 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 realizados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e sua família próxima, de Chefes de Estado, de Chefes de Governo e de Ministros de Estado, devendo esta situação ser sistematicamente fundamentada pelo indicador de estatuto adequado no plano de voo;</p> <p>b) Os voos militares realizados por aeronaves militares e os voos das autoridades alfandegárias e da polícia ou os voos de busca e salvamento autorizados pela autoridade competente adequada;</p> <p>c) Os voos exclusivamente operados de acordo com as Regras de Voo Visual, conforme definidas no Anexo 2 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944;</p> <p>d) Os voos que terminam no aeródromo do qual a aeronave descolou e durante os quais não se</p>	<p>Dióxido de carbono</p>
--	---------------------------

<p>realizem aterragens intermédias;</p> <p>e) Os voos de treino realizados exclusivamente para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, e desde 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>f) Os voos realizados exclusivamente para fins de verificação ou ensaio de equipamentos utilizados, ou destinados a utilização, como apoios em terra à navegação aérea, com exclusão dos voos de posicionamento realizados pela aeronave em causa; e</p> <p>g) Os voos realizados em aeronaves com um peso máximo à decolagem certificado inferior a 5 700 kg.</p>	
--	--

”

(2) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A seguir ao título é inserido o seguinte texto:

"PARTE A – Monitorização e comunicação das emissões das instalações fixas"

b) É aditada a seguinte parte B:

"PARTE B – Monitorização e comunicação das emissões das actividades de aviação"

Monitorização das emissões de dióxido de carbono

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

consumo de combustível x 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.

Serão utilizados os factores de emissão por defeito do IPCC, retirados das Orientações de Inventário do IPCC de 2006, ou de actualizações das mesmas, a não ser que existam factores de emissão específicos para cada actividade estabelecidos por laboratórios independentes acreditados, utilizando métodos analíticos reconhecidos, mais precisos. O factor de emissão para a biomassa será igual a zero.

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

Comunicação de informações sobre as emissões

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

- A. Dados de identificação do operador, incluindo:
- nome do operador;
 - Estado-Membro responsável pelo operador;
 - endereço do operador, 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 aeronave utilizados durante o período abrangido pelo relatório para executar as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave;
 - número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram executadas as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave;
 - 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 da aeronave;

- 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 da aeronave, que tenham partido de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro e chegado a um aeroporto 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 da aeronave;
- 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 da aeronave, que:
 - tenham partido de cada um dos Estados-Membros; e
 - tenham chegado a cada Estado-Membro provenientes de um país terceiro;
- incerteza.

Monitorização dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos do artigo 3º-D

Para efeitos do pedido de atribuição de licenças de emissão ao abrigo do n.º 1 do artigo 3º-D, as toneladas-quilómetro serão calculadas utilizando a seguinte fórmula:

Toneladas-quilómetro = distância x carga

em que:

por "distância", se entende a distância ortodrómica entre o aeroporto de partida e o aeroporto de chegada; 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 aeronave pode escolher 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 3º-D

Cada operador de aeronave incluirá as seguintes informações nos seus pedidos apresentados ao abrigo do n.º 1 do artigo 3º-D:

A. Dados de identificação do operador, incluindo:

- nome do operador;
- Estado-Membro responsável pelo operador;
- endereço do operador, 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 aeronave utilizados, durante o ano coberto pelo pedido, para executar as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave;
- número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram executadas as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador da aeronave;
- 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 aeroportos;
- número de passageiros-quilómetro por par de aeroportos;
- número de toneladas-quilómetro por par de aeroportos;
- número total de toneladas-quilómetro para todos os voos realizados durante o ano a que respeita o relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no anexo I, em relação às quais é considerado o operador da aeronave.”

(3) O anexo V é alterado do seguinte modo:

- a) A seguir ao título é inserido o texto:

"PARTE A – Verificação das emissões das instalações fixas"

- b) É aditada a seguinte parte B:

"PARTE B – Verificação das emissões das actividades de aviação"

- (13) Os princípios e as metodologias gerais enunciados no presente anexo serão aplicáveis à verificação das emissões comunicadas 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 ao operador da aeronave e, na alínea c), a referência à instalação é considerada uma referência à aeronave utilizada para executar as actividades de aviação cobertas pelo relatório;
- b) No ponto 5, a referência à instalação é considerada uma referência ao operador da aeronave;
- c) No ponto 6, a referência às actividades realizadas nas instalações é considerada uma referência às actividades de aviação cobertas pelo relatório executadas pelo operador da aeronave;
- d) No ponto 7, a referência ao local da instalação é considerada uma referência aos locais utilizados pelo operador da aeronave para a execução 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 aeronave é responsável; e
- f) Nos pontos 10 e 12, as referências ao operador constituem referências a um operador de aeronave.

Disposições adicionais para a verificação das emissões da aviação comunicadas

(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, servir-se-á dos horários e de outros dados relativos ao tráfego do operador, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo operador;
- 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 execução das actividades de aviação.

Disposições adicionais para a verificação dos dados relativos às toneladas-quilómetro apresentados para efeitos do n.º 1 do artigo 3.º-D

- (15) Os princípios gerais e as metodologias de verificação das emissões comunicadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 14º 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-D, apenas são 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 aeronave é responsável. Para tal, servir-se-á dos dados relativos ao tráfego do operador, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo operador. Além disso, o verificador certificar-se-á de que a carga comunicada pelo operador corresponde aos registos de carga mantidos pelo mesmo operador para fins de segurança."

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho 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.

2. CONTEXTO GPA / OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES / ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Domínio político: 07 Ambiente

Actividade GPA Código 0703: Aplicação da política e da legislação da Comunidade no domínio do ambiente.

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

Artigo 07 03 07 - LIFE+ (Instrumento Financeiro para o Ambiente — 2007 a 2013)

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

Para o período 2007-2013 as dotações necessárias serão cobertas a partir dos recursos já previstos para o Programa LIFE+. Não é solicitado qualquer montante adicional.

3.3. Características orçamentais (acrescentar linhas, caso necessário) :

Rubrica orçamen- tal	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
07 03 07	DNO	Diferenciadas	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO 2

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorizações (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguintes	Total
------------------	------------	--	------	------	------	------	------	------------------	-------

Despesas operacionais¹³

Dotações de autorização (DA)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Dotações de pagamento (DP)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

Despesas administrativas incluídas no montante de referência¹⁴

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Dotações de pagamento		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência¹⁵

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Total indicativo do custo da acção

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c+d+e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c+d+e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

¹³ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

¹⁴ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

¹⁵ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento dos Estados-Membros ou de outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c+d+e+f							

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

- ☒ A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- ☐ A proposta implicará a reprogramação da correspondente rubrica das perspectivas financeiras.
- ☐ A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional¹⁶ (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

- ☒ A proposta não tem incidência financeira nas receitas.
- ☐ A proposta tem incidência financeira – o efeito nas receitas é o seguinte:

NB: Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.

Milhões de euros (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Anterior à acção [Ano n-1]	Situação após a acção					
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 17
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>							
	b) <i>Variação das receitas</i>	Δ						

¹⁶ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

¹⁷ Caso necessário, ou seja, se a duração da acção exceder 6 anos, devem ser acrescentadas colunas adicionais.

(Especificar cada rubrica orçamental de receitas envolvida, acrescentando o número adequado de linhas ao quadro se o efeito se fizer sentir sobre mais de uma rubrica orçamental.)

4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguintes
Recursos humanos – número total de efectivos	1 A*/AD	1 A*/A D	1 A*/A D	1 A*/A D	1 A*/A D	1 A*/A D

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

Redução do impacto da aviação nas alterações climáticas através da inclusão da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão (ver, na exposição de motivos, o ponto "Justificação e objectivos da proposta"). Para tal, são necessários recursos financeiros para:

- o desenvolvimento das regras e orientações de aplicação exigidas pela proposta;
- a contratação de estudos ou de outra assistência técnica relacionados com a aplicação da directiva;
- o desempenho das tarefas atribuídas à Comissão nos termos da directiva, incluindo as decisões relacionadas com a atribuição das licenças de emissão e com a preparação e manutenção de uma lista dos Estados-Membros responsáveis por cada operador de aeronave.

O montante necessário para a contratação de estudos ou de outra assistência técnica relacionada com a aplicação da directiva é estimado em 200 000 € no primeiro ano, mais 140 000 € no segundo ano e 40 000 € no terceiro ano. Para 2012, estima-se que sejam necessários mais 200 000 € para assistência técnica adicional e para fins de avaliação.

Estão ainda previstas, para 2009, adaptações dos sistemas informáticos ligadas ao Diário Independente de Operações da Comunidade (25 000 €).

5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

A melhor maneira de garantir uma acção harmonizada para reduzir o impacto da aviação em termos de alterações climáticas é a adopção de legislação e a coordenação a nível comunitário (ver também o ponto 3 da exposição de motivos).

Prevê-se que as despesas operacionais sejam efectuadas ao abrigo da parte do orçamento LIFE+ objecto de gestão centralizada directa.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da gestão por actividades (GPA)

Redução do impacto da aviação nas alterações climáticas através da inclusão do sector no regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa. Nomeadamente:

- inclusão do sector dos transportes aéreos nos esforços de atenuação das alterações climáticas;
- internalização dos custos externos das alterações climáticas; e
- contribuição para um melhor desempenho ambiental das operações de transporte aéreo, através do reforço dos incentivos económicos para que os operadores do sector reduzam o seu impacto no clima.

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

X *Gestão centralizada*

X directamente pela Comissão

☐ indirectamente por delegação a:

☐ agências de execução

☐ organismos a que se refere o artigo 185º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

☐ organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

☐ ***Gestão partilhada ou descentralizada***

☐ com os Estados-Membros

☐ com países terceiros

☐ ***Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

Os Estados-Membros terão de apresentar relatórios sobre todas as acções e medidas que adoptem em aplicação da directiva.

Os contratos assinados pela Comissão para efeitos da aplicação da directiva devem prever a supervisão e o controlo financeiro por parte da Comissão (ou de qualquer representante por esta autorizado), bem como a realização de auditorias pelo Tribunal de Contas, efectuadas, se necessário, no local.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação ex ante

Ver a avaliação de impacto anexa à presente proposta, sob a forma de documento de trabalho dos serviços da Comissão. Foram avaliados os impactos económicos, sociais, na saúde e no ambiente de todas as medidas propostas.

6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex post (experiência adquirida com acções semelhantes já realizadas)

As medidas propostas e a avaliação de impacto anexa à presente proposta tomam em consideração os ensinamentos retirados do funcionamento do regime comunitário.

6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras

Não aplicável.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Serão aplicadas na íntegra as normas de controlo interno n.ºs 14, 15, 16, 18, 19, 20, e 21, bem como os princípios definidos pelo Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, acções e realizações)	Tipo de realização	Custo médio	2007		2008		2009		2010		2011		2012 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total
OBJECTIVO OPERACIONAL ¹⁸ Desenvolvimento de regras de execução e de decisões da Comissão	Estudos e consultas Adaptação dos sistemas de execução		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
CUSTO TOTAL				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

¹⁸ Tal como descrito na secção 5.3.

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos – número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Funcionários ou agentes temporários ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Pessoal financiado ²⁰ pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal ²¹ financiado pelo art. XX 01 04/05							
TOTAL		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

- Preparação de regulamentos de execução relativos à venda em leilão e de orientações em matéria de requisitos de monitorização, informação e verificação
- Verificação da aplicação nos Estados-Membros
- Preparação e actualização da lista de Estados-Membros responsáveis
- Decisões da Comissão relativas à atribuição das licenças de emissão ao sector da aviação

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

- ☐ Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- ☐ Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- ☐ Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- ☒ Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)

¹⁹ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

²⁰ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

²¹ Cujo custo está incluído no montante de referência.

- ☐ Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

8.2.4. *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguin tes	TOTAL
1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução ²²							
Outras formas de assistência técnica e administrativa							
– <i>intra muros</i>							
– <i>extra muros</i>							
Total da assistência técnica e administrativa							

8.2.5. *Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e seguin tes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Pessoal financiado pelo artigo XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar rubrica orçamental)						
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

²² Fazer referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

Cálculo – Funcionários e agentes temporários

O salário normal de um funcionário da categoria A*/AD, como referido no ponto 8.2.1, é de 0,108 milhões de euros

Cálculo – *Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02*

Não aplicável.

8.2.6. Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e segu ntes	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Comitês ²³	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)							
3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental)							
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídas no montante de referência)	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

²³ Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.

Cálculo – ***Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência***

São previstas quatro missões, com um custo unitário de 1 000 €, em cada ano entre 2009 e 2013, destinadas a explicar a proposta e a facilitar a sua aplicação pelos Estados-Membros

São previstas reuniões do Comité para as Alterações Climáticas (custo unitário de 27 000 €) em 2008 e em 2009, para adopção das orientações e regras de execução.

As necessidades em recursos humanos e administrativos serão cobertas pelos recursos concedidos à DG gestora no quadro do procedimento anual de afectação de recursos.