

Impressor: Cartor;  
1.º dia de circulação: 22 de Setembro de 2010;

Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,32 — investigação oceanográfica — 230 000;  
€ 0,68 — levantamentos batimétricos — 230 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 20 de Julho de 2010.

### Portaria n.º 585/2010

de 27 de Julho

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva ao tema «Rock em Portugal» com as seguintes características:

*Design:* Atelier Acácio Santos/Hélder Soares;  
Dimensão: 40 mm × 30,6 mm;  
Picotado: 13 × Cruz de Cristo;  
Impressor: INCM;  
1.º dia de circulação: 19 de Julho de 2010;  
Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,32 — Rui Veloso — 230 000;  
€ 0,47 — Heróis do Mar — 220 000;  
€ 0,57 — GNR — 190 000;  
€ 0,68 — UHF — 230 000;  
€ 0,80 — Xutos & Pontapés — 190 000;  
€ 1,00 — Moonspell — 190 000;  
Bloco com 1 selo € 2,50 — 60 000.

Esta portaria produz efeitos à data de 19 de Julho de 2010.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 20 de Julho de 2010.

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

### Decreto-Lei n.º 93/2010

de 27 de Julho

As alterações climáticas são hoje um dos mais marcantes problemas globais, ocupando como tal um lugar central e determinante da política de ambiente e de sustentabilidade. Assumem assim um papel de crescente destaque nas agendas internacional, comunitária e nacional.

Para dar resposta a esta problemática, tem vindo a ser construído um edifício regulatório dinâmico e inovador, no qual se têm envolvido diversos agentes públicos e privados, no sentido de uma progressiva internalização dos custos ambientais associados à emissão de gases com efeito de estufa, concretizando o princípio da partilha de responsabilidades e do poluidor-pagador.

Entre os instrumentos que integram este edifício, destaca-se o comércio europeu de licenças de emissão (CELE),

que consiste no primeiro instrumento de mercado intracomunitário de regulação das emissões de gases com efeito de estufa, contribuindo para a redução economicamente eficiente destas emissões nos sectores por ele abrangidos e, conseqüentemente, para o controlo de uma parte considerável do problema ao nível comunitário.

Portugal tem acompanhado plenamente o desenvolvimento da política de combate às alterações climáticas. No que respeita ao CELE, foi aprovado o respectivo regime jurídico, através do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, o qual surgiu na sequência da transposição do normativo comunitário que, por sua vez, foi objecto de sucessivas alterações.

Actualmente, na sequência da aprovação da Directiva n.º 2008/101/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, assiste-se a uma nova fase deste instrumento de mercado, alargando o seu âmbito ao sector da aviação civil.

A inclusão da aviação civil no âmbito do CELE resulta do reconhecimento do papel fundamental que o transporte aéreo desempenha nas sociedades modernas, essencial ao intercâmbio económico e cultural, mas ao qual se associa uma relevante contribuição para a emissão de gases com efeito de estufa, com uma tendência de crescimento. Pese embora as emissões da aviação internacional não estejam integradas nos compromissos assumidos ao abrigo do Protocolo de Quioto, após um longo processo de análise e concertação, a União Europeia, em coerência com a sua liderança no combate às alterações climáticas, aprovou a directiva supra-referida durante a presidência portuguesa da União Europeia em 2007, integrando de forma precursora as actividades da aviação no comércio de emissões. O objectivo preconizado por esta directiva consiste em reduzir as repercussões das actividades aéreas civis nas alterações climáticas, limitando, entre 2012 e 2013, as emissões dos operadores de aeronaves a 97% das emissões precedentes — calculadas com base na média anual de emissões entre 2004 e 2006 — e a 95% destas emissões a partir de 2013.

Neste contexto, o presente decreto-lei estabelece o regime de comércio europeu de licenças de emissão de gases com efeito de estufa das actividades da aviação, transpondo para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2008/101/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008.

Este decreto-lei sujeita o sector da aviação civil ao CELE, aplicando-se também a operadores de aeronaves de países terceiros, desde que realizem voos de e para a União Europeia. Aos operadores abrangidos é atribuído um montante de licenças de emissão, definido de forma centralizada a nível da Comissão Europeia, sendo que parte destas licenças são sujeitas a leilão obrigatório, cujos proventos devem reverter para acções destinadas a combater as alterações climáticas. Para o efeito, e tendo em conta o âmbito e objecto do Fundo Português de Carbono, criado em 2006 através do Decreto-Lei n.º 71/2006, de 24 de Março, prevê-se que os referidos proventos constituam receita deste Fundo.

Prevê-se ainda, à semelhança do disposto no regime jurídico do CELE para os demais sectores de actividade, constante no Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, a existência de uma reserva de licenças de emissão para novos operadores de aeronaves em actividade no mercado, a monitorização e a validação de emissões por verificadores acreditados, a devolução e anulação de licen-

ças de emissão, o registo relativo a estas licenças, bem como penalizações para os operadores que não devolvam a totalidade de licenças correspondentes às suas emissões.

Por último, tendo em conta que as emissões da aviação internacional não estão integradas nos compromissos assumidos por Portugal e pelos restantes Estados membros ao abrigo do Protocolo de Quioto, as licenças de emissão atribuídas ao sector da aviação só podem ser utilizadas para o cumprimento das obrigações de devolução de licenças de emissão impostas a estes operadores ao abrigo do presente decreto-lei. Deste modo, procede-se à alteração do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua actual redacção, no sentido de garantir a integridade do sistema de contabilização do regime comunitário.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas.

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

##### Objecto

O presente decreto-lei estabelece o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa das actividades da aviação, transpondo para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2008/101/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, que altera a Directiva n.º 2003/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, de modo a incluir as actividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se aos operadores de aeronaves:

*a*) Titulares de uma licença de exploração válida emitida pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.), em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade e que constem da lista de operadores de aeronave; 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, desde que constem da lista de operadores de aeronave.

#### Artigo 3.º

##### Definições

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

*a*) «Actividade de projecto», a definição constante da alínea *m*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual;

*b*) «Ano de base», o ano civil de 2006, excepto para o caso dos operadores de aeronave que tenham iniciado as suas operações na Comunidade após 1 de Janeiro de 2006, em que o ano base corresponde ao primeiro ano civil em que exerceram as suas actividades;

*c*) «Emissão», a libertação de gases com efeito de estufa na atmosfera a partir de uma aeronave que realize pelo menos uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1 ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;

*d*) «Emissões atribuídas à aviação», as emissões de todos os voos abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no anexo 1, 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;

*e*) «Emissões históricas da aviação», a média das emissões anuais, referente aos anos de 2004, 2005 e 2006, das aeronaves que realizem pelo menos uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1, objecto de Decisão da Comissão Europeia;

*f*) «Estado membro responsável», o Estado membro encarregue da aplicação do regime comunitário em relação a um operador de aeronave, de acordo com o artigo 2.º;

*g*) «Gases com efeito de estufa», a definição constante da alínea *d*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual;

*h*) «Licença de emissão», a licença, transferível em conformidade com as disposições do presente decreto-lei, para emitir 1 t de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) equivalente durante um determinado período;

*i*) «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 actividades da aviação enumeradas no anexo 1, a serem administrados pelo Estado Português;

*j*) «Operador de aeronave», a pessoa singular ou colectiva, pública ou privada, responsável pela operação de uma aeronave no momento em que a mesma realiza uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1 ou, se essa pessoa não for conhecida nem identificada pelo proprietário da aeronave, o proprietário da aeronave é considerado operador de aeronave;

*l*) «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;

*m*) «Parte incluída no anexo 1», uma Parte incluída no anexo 1 da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas que tenha ratificado o Protocolo de Quioto, nos termos do n.º 7 do artigo 1.º do Protocolo de Quioto;

*n*) «Planos de monitorização», documentos que estabelecem a metodologia destinada a monitorizar e a comunicar as emissões ou a monitorizar e a comunicar os dados relativos às toneladas-quilómetro dos operadores de aeronave que realizem pelo menos uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1;

*o*) «Redução certificada de emissões» ou «RCE», a definição constante da alínea *o*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual;

*p)* «Tonelada de dióxido de carbono equivalente», a definição constante da alínea *j)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual;

*q)* «Unidade de redução de emissões» ou «URE», a definição constante da alínea *n)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual;

*r)* «Valor de referência», 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.

## CAPÍTULO II

### Entidades e competências

#### Artigo 4.º

##### Autoridade competente

Compete à Agência Portuguesa do Ambiente (APA):

*a)* Atribuir a qualificação, mediante a atribuição de certificado, de verificador dos relatórios de emissões anuais e dos relatórios de dados relativos às toneladas-quilómetro dos operadores de aeronave, bem como renovar e retirar a referida qualificação;

*b)* Avaliar os relatórios de emissões anuais e os relatórios de dados relativos às toneladas-quilómetro apresentados pelos operadores de aeronave;

*c)* Atribuir as licenças de emissão e proceder à respectiva anulação;

*d)* Assegurar a gestão do sistema de registo nacional de dados relativos à concessão, detenção, transferência e anulação de licenças de emissão;

*e)* 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 12.º;

*f)* Aprovar e emitir o plano de monitorização de emissões e o plano de monitorização dos dados relativos às toneladas-quilómetro submetidos pelos operadores de aeronave, nos termos do artigo 8.º;

*g)* Actualizar os planos de monitorização no caso de serem introduzidas alterações na metodologia de monitorização aplicada a um operador de aeronave;

*h)* Analisar os pedidos de atribuição de licenças de emissão a título gratuito, efectuados nos termos do n.º 2 do artigo 9.º ou do n.º 4 do artigo 10.º, e comunicar à Comissão Europeia os pedidos recebidos nos termos dos n.ºs 5 do artigo 9.º ou 8 do artigo 10.º;

*i)* Calcular a quantidade de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronave nos termos dos artigos 9.º e 10.º;

*j)* Elaborar e enviar à Comissão Europeia o relatório anual sobre a aplicação do presente decreto-lei.

#### Artigo 5.º

##### Atribuições do INAC, I. P.

Compete ao INAC, I. P., acompanhar a aplicação, a nível nacional, do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade Europeia, no que se refere às actividades de aviação constantes do

anexo I, cabendo-lhe, nomeadamente, validar no âmbito da sua competência os planos de monitorização de emissões e o plano de monitorização de dados relativos às toneladas-quilómetro, bem como os pedidos de acesso à reserva especial, que lhe são remetidos pelos operadores de aeronave.

## CAPÍTULO III

### Licenças de emissão

#### Artigo 6.º

##### Quantidade total de licenças de emissão

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

2 — Para o período com início em 1 de Janeiro de 2013 e para cada período subsequente, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronave é equivalente a 95% das emissões históricas da aviação multiplicadas pelo número de anos do respectivo período, e é determinada pela Comissão Europeia.

3 — No período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2012 são leiloados 15% da quantidade total de licenças de emissão referidas no n.º 1.

4 — A partir de 1 de Janeiro de 2013 são leiloados 15% da quantidade total de licenças de emissão previstas no n.º 2.

#### Artigo 7.º

##### Leilão de licenças de emissão

1 — As regras do funcionamento dos leilões de licenças de emissão são definidas através de regulamento comunitário.

2 — O montante de licenças de emissão a leiloar em cada um dos períodos referidos no artigo anterior é proporcional à quota-parte nacional no total das emissões atribuídas à aviação, do conjunto dos Estados membros, no ano de referência.

3 — O ano de referência para os períodos referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo anterior é o ano de 2010 e para cada período subsequente o ano de referência corresponde ao ano civil que termine 24 meses antes do início do período a que respeita o leilão.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, a definição de outras normas de funcionamento dos leilões constam de portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da aviação civil e do ambiente.

5 — Os proventos gerados pelos leilões das licenças de emissão constituem receita do Fundo Português de Carbono e devem ser utilizados nas acções de combate às alterações climáticas, designadamente para:

*a)* Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa;

*b)* Promover a adaptação aos impactos das alterações climáticas;

*c)* Financiar actividades de investigação e desenvolvimento para a mitigação e a adaptação, nomeadamente nas áreas da aeronáutica e do transporte aéreo;

*d)* Reduzir as emissões através da utilização de transportes com baixo teor de emissões;

*e)* Reduzir os custos de gestão do regime comunitário;

f) Financiar contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e Energias Renováveis;

g) Financiar acções de mitigação ou adaptação em países terceiros;

h) Implementar medidas para evitar a desflorestação.

6 — A entidade responsável pela gestão técnica do Fundo Português de Carbono comunica à Comissão Europeia a utilização dada aos proventos gerados pelos leilões de licenças de emissão.

## Artigo 8.º

### Planos de monitorização

1 — Os operadores de aeronave abrangidos pelo presente decreto-lei devem apresentar ao INAC, I. P., pelo menos quatro meses antes do início do período de monitorização, os planos de monitorização nos termos da Decisão da Comissão n.º 2007/589/CE, de 18 de Julho, alterada pela Decisão n.º 2009/339/CE, de 16 de Abril, que estabeleçam as medidas destinadas a monitorizar e comunicar os dados referentes às emissões e a monitorizar e comunicar os dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos dos pedidos a que se refere o artigo 9.º

2 — O primeiro período de monitorização das emissões referido no número anterior é o ano de 2010.

3 — Os operadores de aeronave abrangidos pelo presente decreto-lei devem apresentar ao INAC, I. P., pelo menos seis meses antes do início de cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 6.º, um plano de monitorização de emissões nos termos da Decisão da Comissão n.º 2007/589/CE, de 18 de Julho, alterada pela Decisão n.º 2009/339/CE, de 16 de Abril, que estabelece as medidas destinadas a monitorizar e comunicar os dados referentes às emissões.

4 — O INAC, I. P., após validação do plano de monitorização de emissões e do plano de monitorização de dados toneladas-quilómetro nas matérias da sua competência, remete-os à APA no prazo de 10 dias a contar da data da sua recepção.

5 — Após a recepção do plano de monitorização de emissões e do plano de monitorização de dados toneladas-quilómetro, a APA procede à sua aprovação no prazo máximo de 30 dias, tendo por base as orientações para a monitorização e a comunicação de informações relativas a emissões e para a monitorização e comunicação de informações dos dados das toneladas-quilómetro, de acordo com a Decisão da Comissão n.º 2007/589/CE, de 18 de Julho, alterada pela Decisão n.º 2009/339/CE, de 16 de Abril.

6 — As alterações da actividade dos operadores de aeronave que conduzam a uma alteração significativa da metodologia de monitorização devem ser de imediato comunicadas ao INAC, I. P., tendo em vista a actualização dos respectivos planos de monitorização.

7 — O INAC, I. P., valida as informações referidas no número anterior nas matérias da sua competência e remete à APA no prazo de 10 dias a contar da data da sua recepção.

8 — A APA procede à aprovação e actualização dos planos de monitorização no prazo de 30 dias a contar da data da sua recepção.

9 — Os formulários para o pedido e para a actualização do plano de monitorização de emissões e do plano de monitorização de dados toneladas-quilómetro são disponibilizados no sítio de Internet da APA.

## Artigo 9.º

### Atribuição e concessão de licenças de emissão a título gratuito

1 — Os operadores de aeronave podem solicitar a atribuição de licenças de emissão a título gratuito para cada período referido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º

2 — Os pedidos referidos no número anterior são efectuados à APA, mediante a apresentação dos dados relativos às toneladas-quilómetro, para as actividades de aviação enumeradas no anexo 1 realizadas por esse operador de aeronave no ano de monitorização, determinados nos termos do respectivo plano de monitorização e verificados nos termos do n.º 2 do artigo 16.º

3 — Para efeitos do número anterior, o ano de monitorização a considerar é o ano civil que termine 24 meses antes do início do período a que os pedidos dizem respeito e, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, o ano de monitorização é o ano de 2010.

4 — Os pedidos referidos no n.º 1 devem ser apresentados pelo menos 21 meses antes do início do período a que dizem respeito ou, relativamente ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, até 31 de Março de 2011.

5 — A APA comunica à Comissão Europeia os pedidos de atribuição de licenças de emissão a título gratuito com a antecedência mínima de 18 meses relativamente ao início do período a que dizem respeito ou até 30 de Junho de 2011 para os pedidos relativos ao período a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º

6 — A APA procede ao cálculo e à publicação:

a) Da quantidade total de licenças de emissão a atribuir para o período em causa a cada um dos operadores de aeronave cujo pedido tenha sido apresentado nos termos do n.º 1, multiplicando os dados relativos às toneladas-quilómetro incluídos nos pedidos dos operadores de aeronave pelo valor de referência;

b) Da quantidade de licenças de emissão a atribuir a cada operador de aeronave para cada ano, dividindo o número total de licenças de emissão que lhe tenham sido atribuídas para o período, nos termos da alínea anterior, pelo número de anos do período durante o qual o operador de aeronave realiza pelo menos uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1.

7 — O cálculo e a publicação referidas no número anterior efectuam-se no prazo de três meses a contar da data da aprovação da Decisão pela Comissão Europeia relativa ao total de licenças de emissão a atribuir, incluindo as de atribuição a título gratuito, ao número de licenças de emissão a leiloar, ao número de licenças de emissão a incluir na reserva especial para operadores de aeronaves, e ao valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito.

8 — Até 28 de Fevereiro de 2012 e até 28 de Fevereiro de cada ano subsequente, a APA concede aos operadores de aeronave a quantidade de licenças de emissão atribuídas para o ano em causa.

## Artigo 10.º

### Reserva especial de licenças de emissão

1 — Para cada um dos períodos referidos no n.º 2 do artigo 6.º é constituída, a nível Europeu, uma reserva especial de licenças de emissão destinada aos operadores de aeronave, para a qual devem ser reservadas 3% da quan-

tidade total de licenças de emissão definida nos termos do artigo 6.º

2 — A reserva destina-se aos operadores de aeronave que, em alternativa:

*a)* Iniciem uma actividade de aviação abrangida pelo anexo I depois do ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados os dados relativos às toneladas-quilómetro, ao abrigo do n.º 2 do artigo 9.º, relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º;

*b)* Cujos dados relativos às toneladas-quilómetro registem um aumento anual superior a 18% entre o ano de monitorização para o qual tenham sido apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro, ao abrigo do n.º 2 do artigo 9.º, relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, e o segundo ano civil desse período.

3 — As actividades referidas nas alíneas *a)* ou *b)* do número anterior não podem constituir, no todo ou em parte, uma continuação da actividade de aviação previamente realizada por outro operador de aeronave.

4 — O operador de aeronave elegível ao abrigo dos n.ºs 2 e 3 pode solicitar a atribuição de licenças de emissão a título gratuito a partir da reserva especial, apresentando um pedido ao INAC, I. P., até 30 de Junho do terceiro ano do período a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º a que o pedido diz respeito.

5 — O número de licenças a atribuir a um operador de aeronave ao abrigo da alínea *b)* do n.º 2 não deve ultrapassar 1 000 000.

6 — O pedido de atribuição de licenças de emissão a título gratuito a partir da reserva especial a que se refere o n.º 4 deve ser instruído com os seguintes elementos:

*a)* Dados verificados relativos às toneladas-quilómetro, de acordo com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16.º e nos anexos II e III, relativos às actividades de aviação enumeradas no anexo I, realizadas pelo operador de aeronave no segundo ano civil do período a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º a que o pedido diz respeito;

*b)* Documentação que permita demonstrar que os critérios de elegibilidade referidos nos n.ºs 2 e 3 se encontram preenchidos;

*c)* No caso de operadores de aeronave abrangidos pela alínea *b)* do n.º 2, documentação que permita demonstrar que:

*i)* O aumento percentual em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronave entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro, ao abrigo do n.º 2 do artigo 9.º, relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, e o segundo ano civil desse período;

*ii)* O crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronave entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro, ao abrigo do n.º 2 do artigo 9.º, relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, e o segundo ano civil desse período;

*iii)* O crescimento absoluto em toneladas-quilómetro realizadas pelo operador de aeronave entre o ano de monitorização para o qual foram apresentados dados referentes às toneladas-quilómetro, ao abrigo do n.º 2 do artigo 9.º, relativamente a um dos períodos a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, e o segundo ano civil desse período que exceda a percentagem estabelecida na alínea *b)* do n.º 2.

7 — O INAC, I. P., após validação das matérias da sua competência, remete à APA os pedidos recebidos nos termos do n.º 4, no prazo de 10 dias a contar da data da sua recepção.

8 — No prazo de seis meses a contar da data limite de apresentação do pedido previsto no n.º 4, a APA apresenta à Comissão Europeia os pedidos que cumpram os requisitos previstos no n.º 6, para que os mesmos sejam tomados em conta na definição do valor de referência a utilizar para atribuição das licenças de emissão a título gratuito por acesso à reserva especial.

9 — No prazo de três meses a contar da data da aprovação da Decisão, pela Comissão Europeia, que determine o valor de referência a utilizar para a atribuição das licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronave, cujos pedidos tenham sido apresentados nos termos dos n.ºs 4 e 6, a APA procede ao cálculo e à publicação das:

*a)* Licenças de emissão a atribuir a partir da reserva especial a cada um dos operadores de aeronave cujo pedido tenha sido apresentado à Comissão nos termos do número anterior, multiplicando o valor de referência determinado pela Comissão Europeia:

*i)* Pelos dados referentes às toneladas-quilómetro incluídos no pedido apresentado à Comissão, ao abrigo da alínea *a)* do n.º 6, no caso dos operadores de aeronave abrangidos pela alínea *a)* do n.º 2;

*ii)* Pelo crescimento absoluto em toneladas-quilómetro que exceda a percentagem estabelecida na alínea *b)* do n.º 2, incluído no pedido apresentado à Comissão ao abrigo da subalínea *iii)* da alínea *c)* do n.º 6, no caso dos operadores de aeronave abrangidos pela alínea *b)* do n.º 2;

*b)* Licenças de emissão a atribuir a cada operador de aeronave para cada ano, determinadas dividindo as licenças de emissão atribuídas ao abrigo da alínea anterior pelo número de anos civis completos remanescentes no período a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º a que a atribuição diz respeito.

10 — As licenças de emissão não atribuídas a partir da reserva especial são leiloadas.

11 — As regras sobre o funcionamento da reserva especial, incluindo a avaliação da conformidade com os critérios de elegibilidade previstos nos n.ºs 2 e 3, são definidas por regulamento comunitário.

12 — Até 28 de Fevereiro de cada ano, a APA concede aos operadores de aeronave a quantidade de licenças de emissão atribuídas para o ano em causa.

## Artigo 11.º

### Definição das regras de utilização de URE e RCE

1 — Durante o período a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, os operadores de aeronave podem utilizar as unidades de redução de emissões (URE) e redução certificada de emissões (RCE) até ao limite de 15% do número de licenças de emissão que devem devolver nos termos do disposto no artigo 12.º

2 — Não podem ser utilizadas nos termos do número anterior as RCE e URE que tiverem sido geradas por projectos relativos a utilização de energia nuclear, a uso do solo ou a alteração do uso do solo e florestas.

3 — A aprovação de actividades de projecto relativas à produção de energia hidroeléctrica com uma capacidade

geradora superior a 20 MW deve respeitar os melhores critérios e orientações de avaliação ambiental, aos níveis nacional e internacional, incluindo os constantes do relatório da Comissão Mundial de Barragens, no seu relatório final de Novembro de 2000, intitulado «Barragens e desenvolvimento. Um novo quadro para a tomada de decisões».

4 — Não são permitidas as actividades de projecto previstas no artigo 6.º do Protocolo de Quioto à Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, aprovado pelo Decreto n.º 7/2002, de 25 de Março, que venham a ter lugar no território nacional, reduzindo ou limitando directa ou indirectamente as emissões das actividades previstas no anexo I.

#### Artigo 12.º

##### Transferência, devolução e anulação de licenças de emissão

1 — Qualquer pessoa pode ser titular de licenças de emissão, de RCE ou de URE.

2 — As licenças de emissão, as RCE e as URE podem ser transferidas:

- a) Entre pessoas no interior da Comunidade;
- b) Entre pessoas no interior da Comunidade e pessoas de países terceiros constantes do anexo B do Protocolo de Quioto à Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, com os quais a Comunidade Europeia tenha celebrado acordos de reconhecimento mútuo de licenças de emissão.

3 — As licenças de emissão concedidas aos operadores de aeronaves por autoridade competente de outro Estado membro da União Europeia, em cumprimento da Directiva n.º 2008/101/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro, são equiparadas às licenças de emissão concedidas pela APA, nos termos do presente decreto-lei.

4 — Até 30 de Abril de cada ano, o operador de aeronave deve devolver as licenças de emissão no montante correspondente ao total das emissões do ano civil anterior, verificadas nos termos do artigo 16.º, provenientes das actividades de aviação enumeradas no anexo I, procedendo a APA à subsequente anulação.

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

6 — As formalidades relativas à transferência, reconhecimento, devolução e anulação de licenças são as definidas pelo Regulamento (CE) n.º 2216/2004, da Comissão, de 21 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 916/2007, da Comissão, de 31 de Julho, e pelo Regulamento (CE) n.º 994/2008, da Comissão, de 8 de Outubro.

#### Artigo 13.º

##### Validade das licenças de emissão

1 — As licenças são válidas para as emissões verificadas durante o período para o qual foram concedidas.

2 — No prazo de quatro meses após o início de cada período subsequente ao previsto no n.º 1 do artigo 6.º, as licenças de emissão caducadas que não tenham sido devolvidas e anuladas em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo anterior são anuladas pela APA.

3 — A APA deve conceder licenças de emissão para o período em curso a fim de substituir as licenças anuladas nos termos do número anterior.

#### Artigo 14.º

##### Registo

1 — O registo de dados normalizado protegido que garante uma contabilidade precisa sobre a concessão, detenção e transferência e anulação de licenças de emissão no âmbito do presente decreto-lei é o Registo Português de Licenças de Emissão (RPLE), previsto no Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual, e encontra-se disponível no respectivo sítio da Internet do RPLE.

2 — O INAC, I. P., 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.

3 — O acesso e utilização do RPLE é obrigatório para os operadores de aeronave que desenvolvam qualquer actividade constante do anexo I ao presente decreto-lei e de que resultem emissões de gases com efeito de estufa.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, é obrigatória a celebração de um acordo escrito entre o interessado e a APA para a abertura e manutenção da respectiva conta no RPLE.

5 — Os termos do acordo referido no número anterior são aprovados pelo director-geral da APA e estão disponíveis no sítio da Internet do RPLE.

6 — Pelo acesso e utilização do RPLE é devida uma taxa anual à APA, nos termos definidos no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, na sua redacção actual.

### CAPÍTULO IV

#### Monitorização e comunicação de informações

#### Artigo 15.º

##### Orientações para monitorização e comunicação de informações relativas a emissões

1 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, os operadores de aeronave que desenvolvam qualquer actividade constante do anexo I ao presente decreto-lei e de que resultem emissões de gases com efeito de estufa devem monitorizar e comunicar as respectivas emissões de acordo com as orientações gerais e as orientações específicas para cada actividade nos termos do disposto no anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, e em conformidade com a Decisão n.º 2007/589/CE, de 18 de Julho, com as alterações introduzidas pela Decisão n.º 2009/339/CE, de 16 de Abril.

2 — A metodologia de monitorização de emissões aplicável a cada operador de aeronave é fixada no respectivo plano de monitorização de emissões de gases com efeito de estufa, podendo ser alterada pela APA nos termos previstos na Decisão n.º 2007/589/CE, de 18 de Julho, com as alterações introduzidas pela Decisão n.º 2009/339/CE, de 16 de Abril.

3 — O operador de aeronave deve enviar à APA, até 31 de Março, um relatório que contenha as informações relativas às emissões ocorridas no ano civil anterior, submetido a um processo de verificação nos termos do n.º 1 do artigo 16.º

## Artigo 16.º

## Verificação

1 — O relatório de emissões apresentado pelo operador de aeronave nos termos do n.º 3 do artigo anterior deve ser verificado por verificadores independentes, em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2216/2004, da Comissão, de 21 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 916/2007, da Comissão, de 31 de Julho, e pelo Regulamento (CE) n.º 994/2008, da Comissão, de 8 de Outubro.

2 — O relatório de monitorização relativo aos dados toneladas-quilómetro apresentado pelo operador de aeronave no âmbito de pedidos apresentados nos termos do n.º 2 do artigo 9.º e do n.º 4 do artigo 10.º deve estar em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo II ao presente decreto-lei e ser verificado por verificadores independentes, em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo III ao presente decreto-lei e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2216/2004, da Comissão, de 21 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 916/2007, da Comissão, de 31 de Julho, e pelo Regulamento (CE) n.º 994/2008, da Comissão, de 8 de Outubro.

3 — A partir de 31 de Março, a APA impede a possibilidade de transferência de licenças de emissão por parte do operador de aeronave que não tenha entregue o relatório de emissões ou cujo relatório não tenha sido considerado satisfatório pelo verificador, em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo III ao presente decreto-lei.

4 — O impedimento referido no número anterior cessa quando for entregue na APA um relatório considerado satisfatório, nos termos dos procedimentos previstos no capítulo IV do Regulamento (CE) n.º 2216/2004, da Comissão, de 21 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 916/2007, da Comissão, de 31 de Julho, e pelo Regulamento (CE) n.º 994/2008, da Comissão, de 8 de Outubro.

5 — A APA pode ainda, no caso de o relatório ter sido considerado satisfatório, requerer a sua análise para avaliação, assistindo-lhe a faculdade de o considerar não satisfatório, mediante parecer prévio do INAC, I. P., com as consequências previstas no n.º 3.

6 — Se até 30 de Abril não ocorrer a entrega do relatório ou se o mesmo não tiver sido considerado satisfatório pelo verificador, a APA deve proceder à estimativa das emissões do respectivo operador de aeronave, de acordo com os princípios da metodologia de monitorização estabelecidos para esse operador de aeronave, procedendo à sua notificação.

7 — O recurso hierárquico interposto da decisão da APA que impede a transferência de licenças de emissão não tem efeito suspensivo.

8 — Os requisitos e condições de exercício da actividade de verificador são os definidos na Portaria n.º 74/2006, de 18 de Janeiro.

## CAPÍTULO V

## Fiscalização, penalidades e contra-ordenações

## Artigo 17.º

## Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências próprias do INAC, I. P., a fiscalização do cumprimento do presente

decreto-lei compete à Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAOT).

2 — As situações que indiciem a prática de infracção punível nos termos do presente decreto-lei devem ser comunicadas à IGAOT, devendo ser-lhe igualmente remetida, para o efeito, toda a documentação de que se disponha.

## Artigo 18.º

## Penalizações por emissões excedentárias

1 — O operador de aeronave que não devolva, até 30 de Abril de cada ano civil, licenças de emissão suficientes para cobrir as suas emissões no ano anterior fica sujeito ao pagamento, pelas suas emissões excedentárias, de € 100 por cada tonelada de dióxido de carbono 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 publicita, no respectivo sítio da Internet, uma lista com os nomes dos operadores de aeronave que não devolvam licenças de emissão suficientes, nos termos do artigo 12.º

## Artigo 19.º

## Entidade competente para as penalizações por emissões excedentárias

1 — Cabe à APA assegurar o cumprimento do disposto no artigo anterior enviando, para o efeito, a competente nota de liquidação ao operador de aeronave.

2 — O operador de aeronave sujeito ao pagamento em causa tem 90 dias para o efectuar, sob pena de incorrer no pagamento de juros de mora à taxa legal aplicável.

3 — Caso o pagamento não seja efectuado até ao prazo previsto no número anterior, a cobrança da mesma é efectuada nos termos do regime jurídico das execuções fiscais.

4 — As quantias resultantes da aplicação das penalidades previstas no artigo anterior constituem receita própria da APA.

## Artigo 20.º

## Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação ambiental muito grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, na sua redacção actual, a não apresentação pelo operador de aeronave do plano de monitorização de emissões, nos termos dos n.ºs 1 e 3 do artigo 8.º

2 — Constitui contra-ordenação ambiental grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, na sua redacção actual, a prática dos seguintes actos:

a) O não cumprimento das normas e metodologias de monitorização constantes dos planos de monitorização aprovados pela APA, nos termos do artigo 8.º;

b) Omitir ou falsificar a informação solicitada no âmbito dos procedimentos referidos nos artigos 8.º, 9.º, 10.º e 14.º;

c) Incumprimento da obrigação de celebração de um acordo para a abertura e manutenção da conta do RPLE, nos termos do n.º 4 do artigo 14.º;

d) Incumprimento da obrigação de monitorização das emissões, nos termos do n.º 1 do artigo 15.º;

e) Incumprimento da obrigação de envio do relatório contendo as informações relativas às emissões, de acordo com o n.º 3 do artigo 15.º;

f) Incumprimento da obrigação de verificação do relatório contendo as informações relativas às emissões, nos termos do n.º 1 do artigo 16.º

3 — Constitui contra-ordenação ambiental leve, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, na sua redacção actual, a prática dos seguintes actos:

a) A não comunicação das alterações da actividade que conduzam a uma alteração significativa da metodologia de monitorização, nos termos do n.º 6 do artigo 8.º;

b) O não cumprimento da metodologia constante do plano de monitorização de emissões de gases com efeito de estufa, nos termos do n.º 2 do artigo 15.º;

c) O não cumprimento do prazo para envio do relatório contendo as informações relativas às emissões, de acordo com o n.º 3 do artigo 15.º

4 — Pode ser objecto de publicidade, nos termos do disposto no artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, na sua redacção actual, a condenação pela prática das infracções 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 abstractamente aplicável.

#### Artigo 21.º

##### Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Sempre que a gravidade da infracção 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 redacção actual.

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 redacção actual.

#### Artigo 22.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, 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 comunitário;

d) Recomendação quanto ao âmbito da proibição e as eventuais condições a aplicar.

#### Artigo 23.º

##### Instrução e decisão dos processos

Compete à IGAOT a instrução dos processos de contra-ordenação instaurados no âmbito do presente decreto-

-lei, bem como a aplicação das correspondentes coimas e sanções acessórias.

#### Artigo 24.º

##### Destino das receitas cobradas

A afectação do produto das coimas resultante da aplicação das contra-ordenações 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 redacção actual.

### CAPÍTULO VI

#### Disposições finais

#### Artigo 25.º

##### Acesso à informação

A APA 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 3 do artigo 15.º

#### Artigo 26.º

##### Comunicação de informações à Comissão Europeia

A APA 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 directiva;
- g) Regime fiscal das licenças de emissão, quando adequado.

#### Artigo 27.º

##### Taxas

1 — Pela análise do plano de monitorização de emissões e do plano de monitorização de dados toneladas-quilómetro previstos no artigo 8.º e pela respectiva actualização 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 afecto nos seguintes termos, constituindo receita própria das respectivas entidades:

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

3 — São ainda devidas taxas pelos serviços de qualificação dos verificadores prestados pela APA, bem como pela emissão e renovação do respectivo certificado, nos termos fixados na Portaria n.º 74/2006, de 18 de Janeiro.

#### Artigo 28.º

##### Regiões autónomas

Os actos e procedimentos necessários à execução do presente decreto-lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respectivas

administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa.

Artigo 29.º

**Alteração ao Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro**

O artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de Dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 243-A/2004, de 31 de Dezembro, 230/2005, de 29 de Dezembro, 72/2006, de 24 de Março, 154/2009, de 6 de Julho, e 30/2010, de 8 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 17.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — Para o cumprimento da obrigação de devolução de licenças de emissão referida no n.º 4, não podem ser utilizadas licenças de emissão concedidas aos operadores de aeronaves ao abrigo do Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de Julho».

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Abril de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *João Titterington Gomes Cravinho* — *Alberto de Sousa Martins* — *Fernando Medina Maciel Almeida Correia* — *António Augusto da Ascensão Mendonça* — *Dulce dos Prazeres Fidalgo Álvaro Pássaro*.

Promulgado em 15 de Julho de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 19 de Julho de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO I

**Actividades de aviação**

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

Actividades	Gases com efeito de estufa
Aviação. Voos com chegada ou partida num aeródromo situado no território de um Estado membro ao qual se aplica o Tratado. Excluem-se desta categoria de actividades: a) Os voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de chefes de estado, de chefes de governo e de ministros de estado de um país que não seja um Estado membro, desde que tal seja devidamente comprovado por um indicador do estatuto no plano de voo; b) Os voos militares efectuados por aeronaves militares e os voos efectuados pelas alfândegas e pela polícia;	Dióxido de carbono.

Actividades	Gases com efeito de estufa
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; d) Os voos exclusivamente operados de acordo com as Regras de Voo Visual, conforme definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago; e) Os voos que terminam no aeródromo do qual a aeronave descolou e durante os quais não se realizem aterragens intermédias; f) Os voos de treino efectuados exclusivamente para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, sempre que tal esteja devidamente justificado com uma observação adequada no plano de voo, desde que não sejam utilizados para o transporte de passageiros e ou de mercadorias, nem para o posicionamento ou transbordo de aeronaves; g) Os voos efectuados exclusivamente para fins de investigação científica ou de verificação, ensaio ou certificação de aeronaves ou de equipamentos utilizados quer em voo quer em terra; h) Os voos efectuados em aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada inferior a 5700 kg; i) Os voos operados no quadro das obrigações de serviço público impostas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 a rotas nas regiões ultraperiféricas especificadas no n.º 2 do artigo 299.º do Tratado ou a rotas em que a capacidade oferecida não excede os 30 000 lugares por ano; e j) Os voos que, caso contrário, seriam abrangidos por esta actividade, efectuados por operadores de transportes aéreos comerciais que: Efectuem menos de 243 voos por período ao longo de três períodos consecutivos de quatro meses; ou Efectuem voos com um total de emissões anuais inferior a 10 000 t por ano. Os voos efectuados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e respectiva família próxima, de chefes de estado, de chefes de governo e de ministros de estado de um Estado membro não podem ser excluídos ao abrigo do presente ponto.	

ANEXO II

**Princípios de monitorização e comunicação de informações das actividades de aviação a que se referem o n.º 1 do artigo 15.º e o n.º 2 do artigo 16.º**

**Monitorização das emissões de dióxido de carbono**

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

$$\text{Consumo de combustível} \times \text{factor de emissão}$$

O consumo de combustível inclui o combustível consumido pela unidade auxiliar de potência. Sempre que

possível, deve ser utilizado o consumo real de combustível em cada voo, calculado através da seguinte fórmula:

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

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

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

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

#### Comunicação de informações sobre as emissões

Cada operador de aeronave deve incluir as seguintes informações no relatório a apresentar nos termos do n.º 3 do artigo 15.º:

A) Dados de identificação do operador de aeronave, incluindo:

- Nome do operador de aeronave;
- Estado membro responsável pelo operador de aeronave;
- Endereço do operador de aeronave, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no território nacional;
- Números de registo das aeronaves e tipos de aeronave utilizados durante o período abrangido pelo relatório para realizar as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronave;
- Número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador de 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 de 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 de aeronave, com partida de um aeródromo situado no território de um Estado membro e com chegada a um aeródromo situado no território do mesmo Estado membro;

Todos os outros voos efectuados durante o período coberto pelo relatório abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de 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 de aeronave, e que:

- Partam de cada um dos Estados membros; e
- Cheguem a cada um dos Estados membros, provenientes de um país terceiro;
- Incerteza.

#### Monitorização dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos dos artigos 9.º e 10.º

Para efeitos do pedido de atribuição de licenças de emissão nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º ou do n.º 4 do artigo 10.º, a actividade de aviação é medida em dados relativos às toneladas-quilómetro, calculadas utilizando a seguinte fórmula:

$$\text{Toneladas-quilómetro} = \text{distância} \times \text{carga}$$

em que:

Se entende por «distância» a distância ortodrómica entre o aeródromo de partida e o aeródromo de chegada mais um factor adicional fixo de 95 km;

E por «carga» a massa total das mercadorias, correio e passageiros transportados.

Para efeitos do cálculo da carga:

O número de passageiros é o número de pessoas a bordo, com exclusão dos membros da tripulação;

Um operador de aeronave pode optar entre aplicar a massa real ou a massa normalizada para os passageiros e a bagagem registada que constam da sua documentação sobre massa e centragem para os voos relevantes, ou ainda um valor por defeito de 100 kg por cada passageiro e respectiva bagagem registada.

#### Comunicação dos dados relativos às toneladas-quilómetro para efeitos dos artigos 9.º e 10.º

Cada operador de aeronave deve incluir as seguintes informações nos pedidos apresentados ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º ou do n.º 4 do artigo 10.º:

A) Dados de identificação do operador de aeronave, incluindo:

- Nome do operador de aeronave;
- Estado membro responsável pelo operador de aeronave;
- Endereço do operador de aeronave, incluindo o código postal e o país e, quando for diferente, o seu endereço de contacto no território nacional;

Números de registo das aeronaves e tipos de aeronave utilizados, durante o ano coberto pelo pedido, para realizar as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador de aeronave;

Número e entidade emissora do certificado de operador aéreo e da licença de exploração ao abrigo dos quais foram realizadas as actividades de aviação enumeradas no anexo I em relação às quais é considerado o operador de 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 aeródromos;

Número de passageiros-quilómetro por par de aeródromos;

Número de toneladas-quilómetro por par de aeródromos;

Método escolhido para o cálculo da massa dos passageiros e da bagagem registada;

Número total de toneladas-quilómetro para todos os voos efectuados durante o ano a que respeita o relatório, abrangidos pelas actividades de aviação enumeradas no anexo I, em relação aos quais é considerado o operador de aeronave.

### ANEXO III

#### **Critérios de verificação a que se refere o artigo 16.º**

##### **Princípios gerais**

1 — As emissões resultantes de cada uma das actividades enumeradas no anexo I são sujeitas a verificação.

2 — O processo de verificação tem em conta o relatório apresentado em conformidade com o n.º 3 do artigo 15.º e a monitorização efectuada durante o ano anterior. Devem ser abordadas a fiabilidade, a credibilidade e a precisão dos sistemas de monitorização e dos dados e informações comunicados no que se refere às emissões, em especial:

*a)* Os dados comunicados em relação à actividade em causa e as medições e cálculos conexos;

*b)* A escolha e a utilização de factores de emissão;

*c)* Os cálculos conducentes à determinação das emissões globais;

*d)* Caso tenham sido feitas medições, a adequação da escolha e da utilização dos métodos de medição.

3 — As emissões comunicadas só podem ser validadas quando existam dados e informações fiáveis e credíveis que permitam determiná-las com um elevado grau de certeza. Para estabelecer esse elevado grau de certeza, o operador de aeronave deve demonstrar que:

*a)* Os dados comunicados são coerentes;

*b)* A recolha dos dados foi efectuada de acordo com as normas científicas aplicáveis; e

*c)* Os registos relevantes da aeronave utilizada para realizar as actividades de aviação cobertas pelo relatório são completos e coerentes.

4 — O verificador tem acesso a todos os locais e informações relacionados com o objecto da verificação.

5 — O verificador tem em conta se o operador de aeronave está ou não registado no sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS).

#### Metodologia

##### **Análise estratégica**

6 — A verificação deve basear-se numa análise estratégica de todas as actividades de aviação cobertas pelo relatório realizadas pelo operador de aeronave. Isto exige que o verificador tenha uma perspectiva geral de todas as actividades e da sua importância para as emissões.

##### **Análise do processo**

7 — Quando adequado, a verificação das informações apresentadas realiza-se nos locais utilizados pelo operador de aeronave para a realização das actividades de aviação cobertas pelo relatório. O verificador deve recorrer a controlos por amostragem para determinar a fiabilidade dos dados e das informações comunicados.

##### **Análise dos riscos**

8 — O verificador submete todas as fontes de emissões pelas quais o operador de aeronave é responsável a uma avaliação no que respeita à fiabilidade dos dados relativos a cada fonte que contribui para as emissões globais.

9 — Com base nesta análise, o verificador deve identificar explicitamente as aeronaves pelas quais o operador de aeronave é responsável com um risco de erro elevado e outros aspectos do processo de monitorização e de comunicação de informações susceptíveis de contribuir para erros na determinação das emissões globais, em particular a escolha dos factores de emissão e os cálculos necessários para determinar as emissões de fontes individuais. Deve ser prestada uma atenção especial às aeronaves pelas quais o operador de aeronave é responsável que apresentam um risco de erro elevado e a esses aspectos do processo de monitorização.

10 — O verificador deve tomar em consideração quaisquer métodos de controlo efectivo dos riscos aplicados pelo operador de aeronave com vista à minimização do grau de incerteza.

#### Relatório

11 — O verificador deve preparar um relatório sobre o processo de validação no qual indica se o relatório apresentado em conformidade com o n.º 3 do artigo 15.º é ou não satisfatório. Este relatório deve especificar todas as questões relevantes para o trabalho efectuado. Pode ser emitida uma declaração de conformidade do relatório apresentado em conformidade com o n.º 3 do artigo 15.º se, na opinião do verificador, a totalidade das emissões tiver sido declarada de forma globalmente correcta.

##### Requisitos de competência mínimos para o verificador

12 — O verificador deve ser independente do operador de aeronave, realizar as suas actividades com profissionalismo, probidade e objectividade e ter um bom conhecimento:

*a)* Das disposições do presente decreto-lei, bem como das normas e orientações relevantes adoptadas pela Comissão Europeia nos termos do n.º 1 do artigo 14.º da Directiva n.º 2003/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade, com a alteração conferida

pelo n.º 12 do artigo 1.º da Directiva 2008/101/CE, de 19 de Novembro;

b) Dos requisitos legislativos, regulamentares e administrativos relevantes para a actividade sujeita a verificação; e

c) Da produção de todas as informações relacionadas com cada fonte de emissão, em especial no que respeita à recolha, medição, cálculo e comunicação de dados.

13 — 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 1. Para tal, serve-se dos horários e de outros dados relativos ao tráfego do operador de aeronave, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo;

b) Existe uma coerência global entre os dados agregados do consumo de combustível e os dados relativos ao combustível adquirido ou fornecido por outro meio às aeronaves utilizadas na realização das actividades de aviação.

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

15 — O verificador certificar-se-á, em especial, de que no pedido apresentado pelo operador, ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º e do n.º 4 do artigo 10.º, apenas sejam tidos em conta os voos efectivamente realizados e abrangidos por uma das actividades de aviação enumeradas no anexo 1 em relação aos quais o operador de aeronave é responsável. Para tal, servir-se-á dos dados relativos ao tráfego do operador de aeronave, incluindo dados do Eurocontrol solicitados pelo mesmo. Além disso, o verificador certificar-se-á de que a carga comunicada pelo operador de aeronave corresponde aos registos de carga mantidos pelo mesmo para fins de segurança.

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Presidência do Governo

### Decreto Regulamentar Regional n.º 14/2010/A

#### Orgânica e mapa de pessoal afecto à Inspeção Regional da Saúde (IReS)

O Decreto Legislativo Regional n.º 28/99/A, de 31 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 2/2007/A, de 24 de Janeiro, e pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/2010/A, de 4 de Janeiro, diploma que regula o serviço regional de saúde, prevê a criação da Inspeção Regional de Saúde como serviço que exerce as funções de auditoria técnica, da inspecção e da fiscalização do cumprimento das normas relativas ao sistema de saúde da Região.

No mesmo diploma legal, mais concretamente o artigo 5.º refere que se trata de um serviço que no exercício das suas funções goza de autonomia técnica e de independência de acordo com o seu estatuto.

Considerando que urge criar e organizar esta estrutura de forma a que seja possível otimizar o serviço regional de saúde para que cada vez mais sirva os cidadãos com qualidade:

Assim, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição, da alínea b) do n.º 1 do artigo 89.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores e do n.º 5 do artigo 5.º do Decreto Legislativo Regional n.º 28/99/A, de 31 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/2010/A, de 4 de Janeiro, o Governo Regional decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Natureza, âmbito e competências

#### Artigo 1.º

##### Natureza

A Inspeção Regional da Saúde, adiante designada por IReS, é um serviço da secretaria regional competente em matéria de saúde, dotado de autonomia técnica e administrativa.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito

A IReS desenvolve a sua acção em todo o território da Região Autónoma dos Açores e em todas as instituições e serviços que integrem o Serviço Regional de Saúde, bem como em relação às entidades privadas, pessoas singulares ou colectivas, com ou sem fins lucrativos que prestam cuidados de saúde ou exercem outras actividades neste sector.

#### Artigo 3.º

##### Atribuições

A IReS tem como atribuições assegurar o cumprimento das normas e regulamentos vigentes em matéria de saúde, tendo em vista o bom funcionamento e a qualidade dos serviços, a defesa dos legítimos interesses e bem estar dos cidadãos bem como de salvaguarda do interesse público.

#### Artigo 4.º

##### Competências

Compete à IReS:

a) Conceber, planear, coordenar e executar inspecções, auditorias e vistorias a todas as instituições e serviços que constituem o Serviço Regional de Saúde, bem como em relação às entidades privadas, pessoas singulares ou colectivas, com ou sem fins lucrativos, que prestam cuidados de saúde ou exercem outras actividades neste sector;

b) Acompanhar, avaliar, auditar, controlar e fiscalizar, nas vertentes técnico-sanitária, administrativo-financeira, patrimonial e de recursos humanos, todas as instituições e serviços que constituem o Serviço Regional de Saúde, bem como em relação às entidades privadas, pessoas singulares ou colectivas, com ou sem fins lucrativos, que prestam cuidados de saúde ou exercem outras actividades neste sector;

c) Proceder a intervenções inspectivas, averiguações, inquéritos e sindicâncias, de natureza técnico-sanitária, administrativo-financeira, patrimonial e de recursos humanos;