



Bruxelas, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

As emissões provenientes da aviação são uma das fontes de emissão de gases com efeito de estufa em mais rápido crescimento. Uma vez que no setor da aviação o potencial tecnológico de redução das emissões é limitado, medidas baseadas no mercado (MBM) permitem a este setor contribuir para a redução das emissões com as companhias aéreas a fim de compensar o seu forte aumento de emissões financiando reduções de emissões noutros setores.

A adequação das MBM para a aviação internacional há muito que é reconhecida. A Assembleia da ICAO de 2001 apoiou a aplicação de sistemas de comércio de licenças de emissão abertos no setor da aviação internacional. Na sequência da aprovação pela ICAO das MBM regionais em 2004, a UE deu o exemplo incluindo o setor da aviação no seu Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE-UE). Apesar dos seus efeitos ambientais positivos a um baixo custo económico, a aplicação do RCLE-UE foi objeto de uma oposição internacional significativa (por exemplo, alegações de que a regulamentação das emissões provenientes das companhias aéreas com sede fora da UE constituiria uma violação da soberania de países terceiros). No entanto, o Tribunal de Justiça Europeu indeferiu os recursos apresentados por companhias aéreas estrangeiras sobre esta matéria e confirmou a legalidade do RCLE-UE¹.

Simultaneamente, a integração do setor da aviação no Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE tem sido decisiva para fazer avançar os debates no âmbito da ICAO. O intenso empenhamento da UE na luta contra as alterações climáticas tem sido crucial para gerar uma nova dinâmica na ICAO no sentido de uma ação global para abordar a questão das emissões do setor da aviação. Tendo em conta que o RCLE-UE nunca poderia cobrir mais do que uma parte das emissões da aviação internacional, é evidente que o forte crescimento global destas emissões se manterá se não forem implementadas MBM à escala global e os objetivos de redução das emissões continuarão a ser meras aspirações.

A 38.^a Assembleia da ICAO de 2013 tomou agora uma decisão sobre o desenvolvimento de uma MBM global que será finalizada na próxima Assembleia da ICAO em 2016 e implementada até 2020. Não se verificaram progressos no que diz respeito ao estabelecimento de um «enquadramento» para MBM nacionais/regionais até 2020, uma vez que, em especial, a resolução da Assembleia repetiu o que já fora dito nas Assembleias de 2007 e 2010 e os Estados europeus confirmaram a sua posição sobre as resoluções das Assembleias de 2007 e 2010 no que diz respeito ao chamado «acordo mútuo». Em resposta a estes progressos verificados a nível de uma MBM global e a fim de promover uma maior dinâmica, a Comissão considera adequado propor uma redução da percentagem das emissões a aplicar até 2020 no âmbito do Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE, como previsto na Decisão n.º 377/2013/UE.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO

As consultas relativas à inclusão da aviação no RCLE-UE tiveram início em setembro de 2005 com a Comunicação «Reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas», COM(2005) 459, tendo resultado numa proposta legislativa apresentada em dezembro de 2006. Realizaram-se desde então consultas com países terceiros em matéria de aviação e de

¹ Ver o acórdão do Tribunal de Justiça Europeu no processo C-366/2010, proferido em 21 de dezembro de 2011.

comércio de emissões, tanto formalmente, por exemplo no contexto de reuniões do Comité Misto UE-EUA, como em reuniões bilaterais e multilaterais. Mais recentemente, foi realizada uma consulta pública em linha de 12 semanas, que decorreu de 21 de junho a 13 de setembro de 2013. A consulta pública foi efetuada de acordo com os «Princípios gerais e regras mínimas de consulta das partes interessadas pela Comissão» e convidou todas as partes interessadas — incluindo autoridades públicas de países terceiros — a darem a sua opinião sobre o âmbito das MBM regionais e globais. A Comissão continuará a desenvolver contactos bilaterais e multilaterais construtivos com países terceiros.

A consulta pública confirmou a existência de um forte apoio das autoridades públicas, ONG e companhias aéreas quanto à adoção de MBM. Todos os inquiridos privilegiam MBM no setor da aviação, tendo uma associação manifestado oposição a MBM regionais antes da adoção de uma MBM global. No que diz respeito à ação regional, as companhias aéreas sublinharam a importância da simplificação administrativa e da aceitabilidade política, bem como da eficácia ambiental, e de se evitarem discriminações nas rotas e entre operadores. As autoridades públicas e ONG salientaram a importância da cobertura das emissões relevantes, da simplificação administrativa e da aceitabilidade política.

A avaliação de impacto demonstrou que a adaptação do RCLE-UE para fins de conformidade com o que se esperava ser a Resolução da ICAO sobre MBM para o período até 2020 é viável com baixos custos administrativos. A principal vantagem da redução do âmbito do RCLE-UE até 2020 é que os benefícios ambientais serão significativamente maiores a nível mundial com uma MBM global aplicável a partir de 2020 que colmatasse o «fosso de emissões» global, uma vez que duplicaria a cobertura de emissões da aviação internacional em comparação com o RCLE-UE e permitiria assim reduzir essas emissões para metade até 2050.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Síntese da ação proposta

De acordo com a decisão da 38.^a Assembleia da ICAO, realizada em setembro de 2013, deverá haver uma única medida baseada no mercado (MBM) a nível global aplicável às emissões da aviação internacional a partir de 2020. Na sequência dos progressos verificados e a fim de promover uma maior dinâmica com vista ao sucesso no estabelecimento de uma MBM, devem ser introduzidas alterações no que diz respeito às atividades da aviação abrangidas pelo RCLE-UE.

A presente proposta de diretiva é apresentada na sequência da Decisão n.º 377/2013/UE, que foi adotada com o objetivo de promover progressos a nível da ação global por intermédio da ICAO. Tal como acontece com a Decisão n.º 377/2013/UE, é importante que a presente proposta seja rapidamente acordada entre o Parlamento Europeu e o Conselho de modo a estar em vigor na data em que devem ser cumpridas as próximas obrigações de devolução de licenças, ou seja 30 de abril de 2014. Na ausência de um acordo sobre uma nova revisão, o RCLE-UE reverte para a posição anterior à Decisão n.º 377/2013/UE. As principais características do sistema RCLE-UE revisto resultantes da presente proposta seriam as seguintes:

- Os voos entre aeródromos no EEE continuam a estar plenamente abrangidos, tal como ao abrigo da diretiva original e da Decisão n.º 377/2013/UE.
- Os voos com origem e destino em países terceiros que não são países desenvolvidos e que emitem menos de 1% das emissões da aviação mundial seriam objeto de isenção. Seriam desta forma excluídas rotas para cerca de 80 países numa base não discriminatória.

- No caso dos voos com origem e destino em países terceiros, a partir de 2004 são consideradas apenas as emissões que ocorrem não para além dos países do EEE. É proposto um procedimento simplificado a fim de determinar a percentagem relevante de emissões de um determinado voo abrangido pelo RCLE-UE. Propõe-se que os operadores possam escolher entre abordagens no que diz respeito à metodologia de medição, comunicação e verificação (MCV) para fins de conformidade.
- Os sobrevoos de países do EEE estão isentos, bem como as emissões dos voos entre aeroportos de países terceiros e aeroportos no EEE no que diz respeito às dependências e territórios europeus, bem como os voos com origem e destino em aeroportos do EEE e desses territórios.

Com efeitos a partir de 2013, o presente ato derroga à Diretiva RCLE-UE relativamente a uma percentagem das emissões dos voos com origem e destino em países terceiros. Em 2013, trata-se de todas as emissões de voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE). Estas percentagens são estabelecidas num anexo para cada ano civil entre 2014 e 2020 e foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais do EEE e de países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha da costa do EEE. As percentagens são estimativas por baixo do atual impacto das alterações climáticas decorrentes da descolagem e aterragem de aeronaves em aeródromos na União, uma vez que a aviação tem também impactos nas alterações climáticas decorrentes das emissões de óxidos de azoto, vapor de água e partículas de sulfato e de fuligem, cujo nível de efeitos nas alterações climáticas foi estimado equivalente ao das emissões de dióxido de carbono, e que não foram tidas em consideração.

O objetivo do processo de aplicação de percentagens aos voos com origem e destino em países terceiros é constituir uma medida viável e pragmática que utilize categorias de comunicação de informações aplicáveis desde 2010. O facto de trabalhar com base em pares de países implica que são necessários valores para voos nas rotas de cada Estado-Membro para países terceiros. No caso de voos que operam para zonas com múltiplos fusos horários num país terceiro, deve ser incluída uma percentagem para cada fuso horário a que os voos operam. Estas percentagens são determinadas com base nas melhores informações disponíveis, nomeadamente do Eurocontrol. No anexo será apresentado um quadro com todas essas percentagens.

A fim de proporcionar uma maior flexibilidade e alternativas de monitorização, comunicação e verificação (MCV), propõe-se dar aos operadores a possibilidade de escolher uma outra abordagem. No caso de voos com origem e destino em países terceiros, os operadores de aeronaves devem ter a possibilidade de optar por não comunicar as emissões verificadas desses voos, mas antes basear-se numa determinação das emissões estimadas desses voos ocorridas não para além dos países membros do EEE que seja tão precisa quanto possível, com base em cálculos do Eurocontrol sobre a distância exata percorrida não para além dos países do EEE.

Os Estados-Membros adaptarão a atribuição de licenças para o período de 2013-2020 de acordo com as percentagens constantes do anexo. O número de licenças de emissão vendidas em leilão pelos Estados-Membros será ajustado em conformidade.

Uma outra simplificação proposta à Diretiva RCLE-UE é estabelecer que não sejam intentadas ações contra operadores de aeronaves não comerciais no que diz respeito a emissões provenientes de pequenos operadores de aeronaves com emissões inferiores a 1 000 toneladas de CO₂ por ano. Prevê-se que com esta medida se verifique uma redução do número de operadores de aeronaves abrangidos pela regulamentação dos Estados-Membros

de cerca de 2200, que representam 0,2% das emissões. A par de outras medidas que estão a ser tomadas para simplificar a administração relativamente a pequenos operadores de aeronaves, trata-se de um importante aligeiramento das tarefas administrativas para os operadores de aeronaves e para as autoridades competentes dos Estados-Membros, em consonância com a Agenda «Legislar Melhor» da UE.

Todas as outras obrigações relativas aos voos mantêm-se inalteradas. Esta abordagem limitada revelou ser viável, como foi o caso ao abrigo da Decisão n.º 377/2013/UE. A emissão de um número adicional de licenças de emissão a título gratuito para os operadores poria em risco as reduções de emissões permitidas pelo RCLE e a realização de um novo exercício de aferição do desempenho implicaria a imposição de requisitos significativos aos operadores de aeronaves e aos Estados-Membros num momento em que se espera que venha a ser aplicada uma MBM global dentro de 7 anos e que, caso contrário, haveria de qualquer modo novas aferições do desempenho em 2018, em conformidade com o estabelecido no artigo 3.º-E da Diretiva RCLE.

Os benefícios ambientais da presente proposta decorrem de dois elementos-chave: Em primeiro lugar, permite gerar uma maior dinâmica no sentido da adoção de uma MBM global que cobrirá a totalidade das emissões da aviação internacional a partir de 2020. Em função do nível de ambição acordado para a MBM global, as emissões totais da aviação internacional serão limitadas ao seu nível de 2020 e serão mesmo reduzidas para metade até 2050, atingindo níveis inferiores aos de 2005. Em segundo lugar, o RCLE-UE continuará a permitir reduções substanciais das emissões que se espera que possam atingir até 250 milhões de toneladas de CO₂ no período de 2013 a 2020.

É também de referir que, em termos da administração de uma MBM global, os Estados terão de adotar disposições nacionais. Após a Assembleia da ICAO de 2016, a Diretiva RCLE deve ser alterada conforme adequado com vista a contemplar a aplicação desta MBM global. A MBM aplicável a partir de 2020 deveria, em termos de reconhecimento do apelo lançado pela IATA para ação imediata, ter em conta a compensação das emissões fora do setor da aviação no âmbito do RCLE-UE, bem como a redução das emissões no setor. O ponto 26 da Resolução A38/17-2 da ICAO solicita que essas reduções de emissões sejam comunicadas à ICAO.

A presente proposta deveria ser adotada pelo Parlamento Europeu e o Conselho no início de 2014 de molde a proporcionar segurança jurídica e clareza para os operadores de aeronaves, os quais de outro modo teriam de proceder à devolução de licenças relativas às suas emissões totais de e para países terceiros até 30 de abril de 2014, conforme estabelecido na Diretiva 2003/87/CE.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à implementação até 2020 de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A União está a envidar esforços para assegurar a celebração de um futuro acordo internacional em matéria de controlo dos impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação e está entretanto a limitar, por meio de ações autónomas, os impactos nas alterações climáticas decorrentes das atividades da aviação com origem e destino em aeródromos na União. A fim de assegurar que estes objetivos se reforcem mutuamente e não entrem em conflito, é conveniente ter em conta a evolução da situação nas instâncias internacionais e as posições nelas tomadas e, em particular, tomar em consideração a resolução da qual consta uma declaração consolidada das políticas e práticas da ICAO em matéria de proteção do ambiente, adotada na 38.ª sessão da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).
- (2) Consequentemente, é desejável considerar temporariamente como preenchidos os requisitos estabelecidos na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ quando estão cumpridas as obrigações relativas a uma determinada percentagem das emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países terceiros. Ao fazê-lo, a União salienta que os requisitos podem ser aplicados a determinadas percentagens de emissões dos voos com origem e destino em aeródromos em países do Espaço Económico Europeu (EEE), da mesma forma que

² JO C de , p. .

³ JO C de , p. .

⁴ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Jornal Oficial L 275 de 25.10.2003, p. 32).

podem ser aplicados requisitos jurídicos a uma maior percentagem de emissões dos voos com origem e destino nesses aeródromos.

- (3) Embora a aplicação da Diretiva 2003/87/CE continue a basear-se na chegada ou partida de aeródromos na União, a fim de constituir um meio simples e viável para limitar a aplicação de medidas baseadas no mercado regionais no período de 7 anos até à entrada em vigor de uma medida baseada no mercado global, as percentagens foram calculadas pelo Eurocontrol com base na proporção da distância ortodrómica entre os aeroportos principais no EEE e em países terceiros que não seja superior a 12 milhas para além do ponto mais afastado da linha de costa do EEE. Uma vez que a União não considera que uma medida baseada no mercado global deva assentar nas atuais considerações relativas ao espaço aéreo, em comparação com a chegada ou partida de aeródromos, a relevância das percentagens é limitada ao período até 2020.
- (4) As derrogações previstas na presente diretiva têm em conta os resultados de contactos bilaterais e multilaterais com países terceiros, que a Comissão continuará a desenvolver em nome da União.
- (5) A fim de evitar distorções da concorrência, é importante que todos os voos na mesma rota sejam tratados da mesma forma.
- (6) A fim de estabelecer uma percentagem de emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, é necessário conhecer as emissões de todo o voo. No entanto, não estão a ser tidas em consideração as emissões não abrangidas por essa percentagem.
- (7) Além disso, no caso de voos com origem e destino em países terceiros, os operadores de aeronaves devem ter a possibilidade de optar por não comunicar emissões verificadas desses voos, mas antes basear-se numa determinação das emissões estimadas desses voos ocorridas não para além dos países membros do EEE que seja tão precisa quanto possível.
- (8) Como medida de simplificação e a fim de aliviar as tarefas administrativas para os pequenos operadores de aeronaves, os operadores de aeronaves não comerciais que emitam menos de 1 000 toneladas de CO₂ por ano devem ser considerados como estando em conformidade com os requisitos da diretiva, e devem ser facilitadas medidas adicionais das autoridades competentes dos Estados-Membros com vista a simplificar a administração para os pequenos operadores de aeronaves.
- (9) A aplicação de uma percentagem às emissões verificadas para voos com origem e destino em aeródromos de países terceiros, ou a utilização de uma abordagem alternativa pelos operadores, deve referir-se às emissões a partir de 2014 a fim de dar tempo aos operadores para compreenderem estas abordagens quando do planeamento das respetivas atividades de voo.
- (10) Sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, as emissões dos voos com origem e destino em países que sejam países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais em toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional seja inferior a 1% devem estar isentas no período de 2014 a 2020. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta devem ser os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.

- (11) A fim de garantir a segurança jurídica para os operadores de aeronaves e as autoridades nacionais, é adequado reportar para 2015 os prazos para a devolução e comunicação de emissões de 2013.
- (12) Após a Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho a fim de assegurar que a evolução da situação internacional possa ser tomada em consideração e que sejam tratadas quaisquer questões que surjam sobre a aplicação da derrogação.
- (13) A Diretiva 2003/87/CE deve ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

- (1) É inserido o artigo 28.º-A a seguir ao artigo 28.º:

«Artigo 28.º-A

Derrogações aplicáveis antes da implementação em 2020 de um acordo internacional que aplique uma única medida baseada no mercado global

1. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e ao artigo 14.º, n.º 3, os Estados-Membros devem considerar satisfeitos os requisitos estabelecidos nas referidas disposições no que diz respeito a:
- (a) Todas as emissões de voos com origem ou destino em países fora do Espaço Económico Europeu em 2013;
 - (b) Emissões dos voos com origem e destino em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) em cada ano civil entre 2014 e 2020 quando o operador desses voos procedeu à devolução de licenças de emissão relativas às percentagens das suas emissões verificadas desses voos inscritas na lista em conformidade com o disposto no anexo II-C, ou calculadas em conformidade com o n.º 6;
 - (c) Emissões dos voos operados por um operador de aeronaves não comercial em cada ano civil até 2020 quando as emissões pelas quais esse operador de aeronaves é responsável no ano civil anterior são inferiores a 1 000 toneladas;
 - (d) Devolução de licenças correspondentes às emissões verificadas de 2013 de voos entre países no EEE a efetuar até 30 de abril de 2015, em vez de 30 de abril de 2014, e às emissões verificadas de 2013 desses voos comunicadas até 31 de março de 2015, em vez de 31 de março de 2014.

As emissões verificadas referidas no n.º 1, alínea b), calculadas em conformidade com o anexo II-C, devem ser consideradas emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º.

2. Em derrogação ao artigo 3.º-E, n.º 5, e ao artigo 3.º-F, deve ser emitido a um operador de aeronave que beneficie das derrogações previstas no n.º 1, alíneas a) a c), um número de licenças de emissão a título gratuito reduzido proporcionalmente em função da redução da obrigação de devolução prevista nos referidos números.

No que diz respeito às atividades de 2013 a 2020, os Estados-Membros devem publicar o número de licenças a título gratuito do setor da aviação concedidas a cada operador até [OP: inserir uma data 4 meses após a entrada em vigor da diretiva]

3. Em derrogação ao artigo 3.º-D, os Estados-Membros devem proceder à venda em leilão de um número de licenças de emissão da aviação reduzido proporcionalmente em função da redução do número total de licenças emitidas.
4. Em derrogação ao artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em relação ao período de 2013 a 2020 deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas resultante da aplicação das percentagens estabelecidas no artigo 28.º, alíneas a) a c).
5. Em derrogação aos artigos 3.º-G, 12.º, 15.º e 18.º-A, quando as emissões totais anuais de um operador de aeronaves não comerciais são inferiores a 25 000 toneladas, essas emissões devem ser consideradas emissões verificadas se tiverem sido determinadas utilizando um instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com dados do seu serviço de assistência do RCLE, e os Estados-Membros podem aplicar procedimentos simplificados aos operadores de aeronaves não comerciais desde que a precisão não seja inferior à oferecida pelo referido instrumento.
6. Em derrogação ao artigo 12.º, n.º 2, alínea a), e artigo n.º 14, n.º 3, para voos com origem e destino em países fora do EEE, um operador de aeronave pode optar por não comunicar dados de emissões com base nas percentagens constantes no anexo II-C, a fim de que essas emissões sejam calculadas pela autoridade competente. Este cálculo deve ter em conta os valores do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado pela Comissão e alimentado pelo Eurocontrol com os dados do seu serviço de assistência do RCLE. A autoridade competente deve comunicar todos esses cálculos à Comissão. Os cálculos das emissões efetuados nestas circunstâncias devem ser considerados como emissões verificadas do operador de aeronave para efeitos dos artigos 11.º-A, 12.º, 14.º e 28.º-A.
7. Na sequência da Assembleia da ICAO de 2016, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre as ações de implementação da medida baseada no mercado global aplicável às emissões a partir de 2020, juntamente com as propostas adequadas.

Caso não venha a ser aplicável uma medida global a partir de 2020, o relatório deve analisar o âmbito adequado da cobertura de emissões decorrentes de atividades com origem e destino em países fora do EEE a partir de 2020 se continuar a não ser adotada uma tal medida global. No seu relatório, a Comissão deve também analisar soluções para outras questões que possam surgir na aplicação dos n.ºs 1 a 4, preservando simultaneamente a igualdade de tratamento de todos os operadores na mesma rota.

- (2) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até [*OP: indicar a data concreta - último dia do terceiro mês após a data de entrada em vigor*], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de [*OP: indicar a data concreta: transposição + 1 dia*].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

A seguir ao anexo II-B da Diretiva 2003/87/CE, é inserido o seguinte anexo II-C:

«ANEXO II-C

QUADRO DAS PERCENTAGENS APLICÁVEIS ÀS DERROGAÇÕES AO ABRIGO DO ARTIGO 28.º-A

[A percentagem de emissões a que se refere o artigo 28.º-A relativa a voos que operem com origem e destino num país («país terceiro») fora dos países membros do EEE («países membros do EEE») deve ser calculada de acordo com o quadro a seguir apresentado, que deve ser preenchido antes da adoção com as percentagens resultantes da fórmula infra, com base nos melhores dados disponíveis, incluindo a assistência do Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

na qual:

Z = a distância ortodrómica total de um voo entre o aeródromo em cada um dos países membros do EEE relevantes com o maior número de voos com destino ou origem em todos os destinos em países terceiros em 2012 («o aeródromo de referência de países membros do EEE») para o aeródromo no país terceiro em causa com o maior número de voos com destino e origem em todos os destinos nos países membros do EEE em 2012 («o aeródromo de referência de países terceiros»).

Y = a proporção da distância ortodrómica do voo definida em Z entre o aeródromo de referência dos países membros do EEE e o primeiro ponto nessa rota a 12 milhas marítimas do último ponto nos países membros do EEE, excluindo zonas de países terceiros e excluindo zonas marítimas com mais de 400 milhas marítimas entre países membros do EEE.

No caso de voos que operam para zonas com múltiplos fusos horários num país terceiro, deve ser incluída uma percentagem para cada fuso horário a que os voos operam.

As distâncias de e a partir das dependências e territórios dos países membros do EEE, e sobre essas dependências e territórios, não serão tomadas em consideração.

Relativamente ao período de 2014 a 2020, e sem prejuízo da medida baseada no mercado global a aplicar a partir de 2020, será igual a zero a percentagem aplicável aos voos entre países membros do EEE e países que são países em desenvolvimento e cuja parte das receitas totais de toneladas-quilómetros das atividades da aviação civil internacional é inferior a 1%. Os países considerados em desenvolvimento para efeitos da presente proposta são os que beneficiam, no momento da adoção da presente proposta, de um acesso preferencial ao mercado da União ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 978/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou seja os que não estejam classificados em 2013 pelo Banco Mundial como países de rendimento elevado ou de rendimento intermédio, escalão superior.]

[a fórmula supra destina-se a ser suprimida do texto final e substituída pelo quadro correspondente preenchido com as percentagens calculadas pelo Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
AF	AFEGANISTÃO																												
AL	ALBÂNIA																												
DZ	ARGÉLIA																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTÍGUA E BARBUDA																												
AR	ARGENTINA																												
AM	ARMÉNIA																												
AZ	AZERBAIJÃO																												
BS	BAAMAS																												
BH	BARÉM																												
BD	BANGLADECHE																												
BB	BARBADOS																												
BY	BIELORRÚSSIA																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIM																												
BT	BUTÃO																												
BO	BOLÍVIA, ESTADO PLURINACIONAL																												
BA	BÓSNIA –																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	HERZEGOVINA																												
BW	BOTSUANA																												
BR	BRASIL UTC/GMT -3																												
BR	BRASIL UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEI DARUSSALÃ																												
BF	BURQUINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	CAMBOJA																												
CM	CAMARÕES																												
CA	CANADÁ Terra Nova - fuso horário padrão																												
CA	CANADÁ Fuso horário do Atlântico																												
CA	CANADÁ Fuso horário de Leste																												
CA	CANADÁ Fuso horário do Centro																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CA	CANADÁ Fuso horário de montanha																												
CA	CANADÁ Fuso horário do Pacífico																												
CV	CABO VERDE																												
CF	REPÚBLICA CENTRO-AFRICANA																												
TD	CHADE																												
CL	CHILE																												
CN	CHINA, incluindo HONG KONG, MACAU E TAIWAN																												
CO	COLÔMBIA																												
KM	COMORES																												
CG	CONGO																												
CD	CONGO, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO Fuso horário de Leste																												
CD	CONGO, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO Fuso horário do Oeste																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CR	COSTA RICA																												
CI	COSTA DO MARFIM																												
CU	CUBA																												
DJ	JIBUTI																												
DM	DOMÍNICA																												
DO	REPÚBLICA DOMINICANA																												
EC	EQUADOR																												
EG	EGITO																												
SV	SALVADOR																												
GQ	GUINÉ EQUATORIAL																												
ER	ERITREIA																												
ET	ETIÓPIA																												
GA	GABÃO																												
GM	GÂMBIA																												
GE	GEÓRGIA																												
GH	GANÁ																												
GD	GRANADA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINÉ																												
GW	GUINÉ-BISSAU																												
GY	GUIANA																												
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	ÍNDIA																												
ID	INDONÉSIA Indonesia Western Time																												
ID	INDONÉSIA Fuso horário do Centro da Indonésia																												
ID	INDONÉSIA Fuso horário do Leste da Indonésia																												
IR	IRÃO, REPÚBLICA ISLÂMICA DO																												
IQ	IRAQUE																												
IL	ISRAEL																												
JM	JAMAICA																												
JP	JAPÃO																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
JO	JORDÂNIA																												
KZ	CAZAQUISTÃO fuso horário 1																												
KZ	CAZAQUISTÃO fuso horário 2																												
KE	QUÊNIA																												
KP	COREIA, REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DA																												
KR	COREIA, REPÚBLICA DA																												
KW	KOWEIT																												
KG	QUIRGUIZISTÃO																												
LA	LAOS, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR																												
LB	LÍBANO																												
LS	LESOTO																												
LR	LIBÉRIA																												
LY	LÍBIA																												
MK	MACEDÓNIA, ANTIGA REPÚBLICA JUGOSLAVA DA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MG	MADAGÁSCAR																												
MW	MALAVI																												
MY	MALÁSIA																												
MV	MALDIVAS																												
ML	MALI																												
MR	MAURITÂNIA																												
MU	MAURÍCIA																												
MX	MÉXICO Zona Central																												
MX	MÉXICO Zona do Pacífico																												
MX	MÉXICO Zona Noroeste																												
MD	MOLDÁVIA, REPÚBLICA DA																												
MN	MONGÓLIA fuso horário 1																												
MN	MONGÓLIA fuso horário 2																												
ME	MONTENEGRO																												
MA	MARROCOS																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MZ	MOÇAMBIQUE																												
MM	MIANMAR																												
NA	NAMÍBIA																												
NP	NEPAL																												
NI	NICARÁGUA																												
NE	NÍGER																												
NG	NIGÉRIA																												
OM	OMÃ																												
PK	PAQUISTÃO																												
PA	PANAMÁ																												
PG	PAPUÁSIA-NOVA GUINÉ																												
PY	PARAGUAI																												
PE	PERU																												
PH	FILIPINAS																												
PR	PORTO RICO																												
QA	CATAR																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Moscovo																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Yekaterinburg																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Omsk																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Krasnoyarsk																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Irkutsk																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Yakutsk																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Vladivostok																												
RU	FEDERAÇÃO DA RÚSSIA - Fuso horário de Magadan																												
RW	RUANDA																												
KN	SÃO CRISTÓVÃO E NEVIS																												
LC	SANTA LÚCIA																												
VC	SÃO VICENTE E GRANADINAS																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
ST	SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE																												
SA	ARÁBIA SAUDITA																												
SN	SENEGAL																												
RS	SÉRVIA																												
SC	SEICHELES																												
SL	SERRA LEOA																												
SG	SINGAPURA																												
SO	SOMÁLIA																												
ZA	ÁFRICA DO SUL																												
SS	SUDÃO DO SUL																												
LK	SRI LANCA																												
SD	SUDÃO																												
SR	SURINAME																												
SZ	SUAZILÂNDIA																												
CH	SUÍÇA																												
SY	REPÚBLICA ÁRABE SÍRIA																												
TJ	TAJIQUISTÃO																												
TZ	TANZÂNIA, REPÚBLICA UNIDA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	DA																												
TH	TAILÂNDIA																												
TL	TIMOR-LESTE																												
TG	TOGO																												
TT	TRINDADE E TOBAGO																												
TN	TUNÍSIA																												
TR	TURQUIA																												
TM	TURQUEMENISTÃO																												
UG	UGANDA																												
UA	UCRÂNIA																												
AE	EMIRADOS ÁRABES UNIDOS																												
US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - fuso horário de Leste																												
US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - fuso horário do Centro																												
US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - fuso horário de montanha																												
US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - fuso horário do Pacífico																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
US	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA - fuso horário do Alasca																												
UY	URUGUAI																												
UZ	USBEQUISTÃO																												
VE	VENEZUELA, REPÚBLICA BOLIVARIANA DA																												
VN	VIETNAME																												
EH	SARA OCIDENTAL																												
YE	IÉMEN																												
ZM	ZÂMBIA																												
ZW	ZIMBABUÉ																												

Não obstante o exposto supra, a percentagem aplicável aos voos entre as regiões ultraperiféricas da União, tal como definidas no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e países terceiros será igual a zero.