



Bruxelas, 25 de junho de 2022
(OR. fr, en)

**Dossiê interinstitucional:
2021/0211(COD)**

**10509/22
ADD 1**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966**

NOTA

de:	Presidência
para:	Conselho
n.º doc. Com.:	10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final
Assunto:	Pacote "Objetivo 55" Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, e o Regulamento (UE) 2015/757 – Orientação geral

Tendo em vista a reunião do Conselho (Ambiente) de 28 de junho de 2022, envia-se em anexo, à atenção das delegações, o texto de compromisso da Presidência sobre o assunto em epígrafe.

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, e o Regulamento (UE) 2015/757¹

(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,

¹ As alterações à versão anterior do texto de compromisso da Presidência estão assinaladas a **negrito e sublinhadas** e as supressões com [...]. As alterações anteriores aparecem sublinhadas.

² JO C de , p. .

³ JO C de , p. .

⁴Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), entrou em vigor em novembro de 2016 (a seguir designado por "Acordo de Paris")⁵. As suas partes acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais.
- (2) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e o cumprimento dos objetivos do Acordo de Paris estão no âmago da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019⁶.
- (3) O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na UE até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a UE numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, em que o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar homens e mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, é importante assegurar que a transição é equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

⁴ Com algumas exceções específicas, os considerandos não foram adaptados.

⁵ Acordo de Paris (JO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

⁶ COM(2019)640 final.

- (4) A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes face aos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde, nas condições de vida e de trabalho e no bem-estar dos cidadãos da União, que mostraram que a sociedade e a economia da União precisam de se tornar mais resilientes aos choques externos e atuar atempadamente para preveni-los ou atenuá-los. Os cidadãos europeus continuam a manifestar opiniões firmes de que tal se aplica, sobretudo, às alterações climáticas⁷.
- (5) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990⁸.
- (6) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990.
- (7) Todos os setores da economia devem contribuir para essas reduções das emissões. Por conseguinte, é necessário aumentar a ambição do sistema de comércio de licenças de emissão (CELE), criado pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, a fim de promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e sejam economicamente eficientes, de forma consentânea com a referida meta para 2030 de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia.

⁷ Eurobarómetro Especial n.º 513 sobre as alterações climáticas, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_pt).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁹ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

¹⁰ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

(8) O CELE deve incentivar a produção em instalações que reduzam parcial ou totalmente as emissões de gases com efeito de estufa. Por conseguinte, a descrição de algumas categorias de atividades constantes do anexo I da Diretiva 2003/87/CE deverá ser alterada para assegurar que as instalações que realizem uma das atividades enumeradas no anexo I e que cumpram o limiar de capacidade relacionado com a mesma atividade, mas que não emitam gases com efeito de estufa, sejam incluídas no âmbito de aplicação do CELE e para assegurar, por sua vez, a igualdade de tratamento das instalações nos setores visados. Além disso, a atribuição de licenças de emissão a título gratuito para a produção de um produto deve ser independente da natureza do processo de produção. Por conseguinte, é necessário alterar, no respeitante a alguns parâmetros de referência, a definição dos produtos e dos processos e emissões abrangidos, de maneira que assegure condições de concorrência equitativas para tecnologias novas e existentes. É igualmente necessário dissociar a atualização dos valores dos parâmetros de referência para as refinarias e para o hidrogénio, a fim de refletir a importância crescente da produção de hidrogénio fora do setor das refinarias.

8-A) Na sequência da alteração dos produtos e dos processos e emissões abrangidos por alguns parâmetros de referência, é necessário assegurar que os produtores não recebem uma dupla compensação pelas mesmas emissões, tanto por meio da atribuição de licenças de emissão a título gratuito como da compensação dos custos indiretos, e, por conseguinte, ajustar em conformidade as medidas financeiras para compensar os custos indiretos repercutidos nos preços da eletricidade.

(9) A Diretiva 96/61/CE do Conselho¹¹ foi revogada pela Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹². As referências à Diretiva 96/61/CE constantes do artigo 2.º e do anexo IV da Diretiva 2003/87/CE devem ser atualizadas em conformidade. Dada a necessidade de redução urgente das emissões em toda a economia, os Estados-Membros devem ter a possibilidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa abrangidas pelo âmbito do CELE por via de outras políticas que não os limites de emissão adotados nos termos da Diretiva 2010/75/UE.

¹¹ Diretiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição (JO L 257 de 10.10.1996, p. 26).

¹² [Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais \(prevenção e controlo integrados da poluição\) \(JO L 334 de 17.12.2010, p. 17\).](#)

- (10) Na Comunicação intitulada "Caminho para um planeta saudável para todos"¹³, a Comissão apela para uma orientação da UE para a poluição zero até 2050, reduzindo a poluição do ar, das águas doces, dos mares e dos solos para níveis que deixem de ser considerados nocivos para a saúde e para os ecossistemas naturais. As medidas previstas na Diretiva 2010/75/UE, enquanto principal instrumento de regulação das emissões poluentes para o ar, a água e o solo, permitem, muitas vezes, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. Em conformidade com o artigo 8.º da Diretiva 2003/87/CE, os Estados-Membros devem assegurar a coordenação entre os requisitos aplicáveis à concessão de títulos previstos na Diretiva 2003/87/CE e os requisitos aplicáveis à concessão de licenças previstos na Diretiva 2010/75/UE.
- (11) O reconhecimento de novas tecnologias inovadoras que permitem, muitas vezes, reduzir simultaneamente as emissões de poluentes e de gases com efeitos de estufa é importante para assegurar sinergias entre as políticas que visam reduções das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes, nomeadamente a Diretiva 2010/75/UE, e para analisar a sua eficácia a este respeito.
- (12) A definição de produtores de eletricidade foi utilizada para determinar a quantidade máxima de licenças de emissão atribuídas a título gratuito à indústria no período compreendido entre 2013 e 2020. No entanto, conduziu a um tratamento diferenciado das centrais cogedoras de calor e eletricidade relativamente às instalações industriais. Para incentivar a utilização da cogeração de elevada eficiência e assegurar a igualdade de tratamento de todas as instalações às quais são atribuídas licenças de emissão a título gratuito para efeitos de produção de calor e aquecimento urbano, devem ser suprimidas todas as referências a produtores de eletricidade constantes da Diretiva 2003/87/CE. Além disso, o Regulamento Delegado (UE) 2019/331¹⁴ da Comissão especifica as condições de elegibilidade de todos os processos industriais para atribuição de licenças de emissão a título gratuito. Por conseguinte, as disposições relativas à captura e ao armazenamento de carbono incluídas no artigo 10.º-A, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE tornaram-se obsoletas e devem ser suprimidas.

¹³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: Caminho para um planeta saudável para todos – Plano de ação da UE: "Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo" [COM(2021) 400 final].

¹⁴ Regulamento Delegado (UE) 2019/331 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, sobre a determinação das regras transitórias da União relativas à atribuição harmonizada de licenças de emissão a título gratuito nos termos do artigo 10.º-A da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 59 de 27.2.2019, p. 8).

- (13) Os gases com efeito de estufa que não são diretamente libertados para a atmosfera devem ser considerados emissões ao abrigo do CELE e as licenças de emissão para essas emissões devem ser devolvidas, a não ser que essas emissões sejam armazenadas num local de armazenamento em conformidade com a Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ ou estejam quimicamente ligadas a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização. A Comissão deve ficar habilitada a adotar atos de execução que especifiquem as condições em que se considera que os gases com efeito de estufa estão quimicamente ligados a um produto de forma permanente de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização, inclusivamente para efeitos de obtenção de um certificado de remoção de carbono, se adequado, tendo em vista a evolução regulamentar em matéria de certificação das remoções de carbono.
- (14) O transporte marítimo internacional, que inclui viagens entre portos sob jurisdição de dois Estados-Membros diferentes ou entre um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e um porto fora da jurisdição de qualquer Estado-Membro, continua a ser o único tipo de transporte não incluído nos compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa assumidos pela União. As emissões provenientes dos combustíveis vendidos na União para viagens com partida num Estado-Membro e chegada noutro Estado-Membro ou num país terceiro aumentaram cerca de 36 % desde 1990. Estas emissões representam cerca de 90 % de todas as emissões da navegação na União, uma vez que as emissões provenientes dos combustíveis vendidos na União para as viagens com partida e chegada no mesmo Estado-Membro diminuíram 26 % desde 1990. Num cenário de manutenção da situação atual, estima-se que as emissões provenientes das atividades de transporte marítimo internacional aumentem cerca de 14 %, entre 2015 e 2030, e 34 %, entre 2015 e 2050. Se o impacto das atividades de transporte marítimo nas alterações climáticas aumentar conforme estimado, tal prejudicará significativamente as reduções efetuadas por outros setores para combater as alterações climáticas.

¹⁵ Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono e que altera a Diretiva 85/337/CEE do Conselho, as Diretivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE e 2008/1/CE e o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 140 de 5.6.2009, p. 114).

- (15) Em 2013, a Comissão adotou uma estratégia para integrar progressivamente as emissões provenientes do transporte marítimo na política de redução das emissões de gases com efeito de estufa da União. Numa primeira fase desta abordagem, a União criou, por via do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, um sistema para monitorizar, comunicar e verificar as emissões provenientes do transporte marítimo, ao qual se seguiu a fixação de metas de redução para o setor marítimo e a aplicação de uma medida baseada no mercado. Em conformidade com o compromisso dos legisladores expresso na Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷, a ação da Organização Marítima Internacional (OMI) ou da União deverá ter início a partir de 2023, incluindo os trabalhos preparatórios de adoção e execução de uma medida que assegure que o setor contribui devidamente para os esforços necessários à concretização dos objetivos acordados no âmbito do Acordo de Paris e a devida tomada em consideração por todas as partes interessadas.
- (16) Nos termos da Diretiva (UE) 2018/410, a Comissão deve informar o Parlamento Europeu e o Conselho sobre os progressos realizados na OMI no sentido de fixar um objetivo ambicioso de redução das emissões e de definir medidas de acompanhamento que assegurem que o setor do transporte marítimo contribui devidamente para os esforços necessários à concretização dos objetivos acordados no âmbito do Acordo de Paris. Os esforços para limitar as emissões do transporte marítimo mundial por meio da ação da OMI estão em curso e deverão ser incentivados, nomeadamente a rápida aplicação da Estratégia Inicial para a Redução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa dos Navios, adotada em 2018, que também faz referência a eventuais medidas baseadas no mercado para incentivar a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional. Contudo, embora os progressos recentes alcançados por via da OMI sejam acolhidos com agrado, até à data as medidas [...] não têm sido suficientes para concretizar os objetivos do Acordo de Paris.

¹⁶ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

¹⁷ Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2018, que altera a Diretiva 2003/87/CE para reforçar a relação custo-eficácia das reduções de emissões e o investimento nas tecnologias hipocarbónicas, e a Decisão (UE) 2015/1814 (JO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

(17) A Comissão mencionou no Pacto Ecológico Europeu a sua intenção de tomar medidas suplementares para fazer face às emissões de gases com efeito de estufa provenientes do setor do transporte marítimo mediante um conjunto de medidas que permitam à União alcançar as suas metas de redução das emissões. Neste contexto, a Diretiva 2003/87/CE deve ser alterada para incluir o setor do transporte marítimo no CELE, assegurando assim que este setor contribui para o reforço dos objetivos climáticos da União, bem como para os objetivos do Acordo de Paris, que exigem que os países desenvolvidos assumam a liderança alcançando metas de redução das emissões em toda a economia, ao passo que os países em desenvolvimento são incentivados a alcançar progressivamente metas de limitação ou de redução das emissões em toda a economia.¹⁸ Tendo em conta que, a partir de janeiro de 2021, as emissões provenientes da aviação internacional fora da União Europeia terão um limite máximo para efeitos da medida baseada no mercado global, enquanto não estiverem em vigor medidas que limitem ou fixem um preço para as emissões do transporte marítimo, afigura-se adequado que o CELE abranja uma quota-parte das emissões provenientes das viagens realizadas entre um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e um porto sob jurisdição de um país terceiro, podendo o país terceiro tomar medidas adequadas relativamente à outra quota-parte das emissões. Como tal, o alargamento do CELE ao setor do transporte marítimo deve incluir metade das emissões provenientes de navios que realizem viagens com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e partida de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, metade das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, todas as emissões provenientes de navios que realizem viagens com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e todas as emissões provenientes de navios atracados num porto sob jurisdição de um Estado-Membro. Esta abordagem foi considerada uma forma prática de resolver a questão das responsabilidades e capacidades comuns, mas diferenciadas, um desafio de longa data no contexto da CQNUAC. A cobertura de uma quota-parte das emissões provenientes das viagens realizadas, em qualquer sentido, entre a União e países terceiros assegura a eficácia do CELE, em especial ao aumentar o impacto ambiental da medida em comparação com um âmbito geográfico limitado às viagens realizadas dentro da UE, limitando ao mesmo tempo o risco de escalas portuárias evasivas e o risco de deslocalização das atividades de transbordo para fora da União.

¹⁸ Artigo 4.º, n.º 4, do Acordo de Paris.

Para assegurar uma inclusão harmoniosa do setor no CELE, a devolução de licenças pelas companhias de transporte marítimo deve ser gradualmente aumentada no que diz respeito às emissões verificadas comunicadas para o período compreendido entre 2024 e 2026. A fim de proteger a integridade ambiental do sistema, visto que serão devolvidas menos licenças de emissão do que as emissões verificadas do transporte marítimo durante esses anos, assim que for determinada a diferença entre as emissões verificadas e as licenças de emissão devolvidas em cada um desses anos, deve anular-se um número correspondente de licenças de emissão. A partir de 2027, as companhias de transporte marítimo devem devolver o número de licenças de emissão correspondente à totalidade das suas emissões verificadas comunicadas no ano anterior.

(17-A) O alargamento do âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE ao transporte marítimo conduzirá a alterações nos custos do transporte marítimo. Todas as partes da União serão afetadas por este alargamento, uma vez que as mercadorias transportadas de e para portos da União por via marítima têm origem ou destino nos diferentes Estados-Membros, inclusive nos Estados-Membros sem litoral. Por conseguinte, a atribuição de licenças de emissão a leiloar pelos Estados-Membros não deverá, em princípio, sofrer alterações em consequência da inclusão das atividades marítimas e deverá incluir todos os Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros serão afetados de forma diferente. Nomeadamente, os Estados-Membros altamente dependentes do transporte marítimo estarão mais expostos ao efeito do alargamento. Os Estados-Membros com um grande setor marítimo em comparação com a dimensão relativa do seu território serão mais afetados pelo alargamento do CELE ao transporte marítimo. Por conseguinte, é adequado prestar assistência adicional a esses Estados-Membros sob a forma de licenças de emissão adicionais para apoiar a descarbonização das atividades marítimas e ter em conta os custos administrativos incorridos. A assistência deverá ser gradualmente introduzida em paralelo com a introdução das obrigações de devolução e, por conseguinte, com o efeito acrescido nesses Estados-Membros. No âmbito da revisão da Diretiva 2003/87/CE, a Comissão deverá ponderar a pertinência desta assistência adicional, nomeadamente à luz da evolução das companhias de transporte marítimo sob a responsabilidade de diferentes Estados-Membros.

(17-B) A renovação das frotas de navios da classe de navegação no gelo e o desenvolvimento de tecnologias inovadoras que reduzam as emissões desses navios levará tempo e exigirá apoio financeiro. Atualmente, a conceção que permite aos navios da classe de navegação no gelo navegarem em condições de gelo faz com que esses navios consumam mais combustível e produzam mais emissões do que os navios de tonelagem semelhante concebidos para navegar apenas em águas abertas. Por conseguinte, deverá ser aplicado, ao abrigo da presente diretiva, um método neutro em termos de pavilhão, que permita uma redução das licenças a devolver pelas companhias de transporte marítimo com base na classe de gelo dos seus navios, até 31 de dezembro de 2030.

(17-C) As ilhas estão mais dependentes do transporte marítimo do que as outras regiões e dependem das ligações marítimas para a sua conectividade. A fim de ajudar as ilhas menos populadas a permanecerem conetadas na sequência da inclusão das atividades marítimas no âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE, é conveniente prever a possibilidade de conceder às ilhas com uma população inferior a 50 000 habitantes uma derrogação temporária da obrigação de devolução imposta por essa diretiva para as atividades de transporte marítimo.

(17-D) Os Estados-Membros deverão poder solicitar que um contrato de serviço público transnacional ou uma obrigação de serviço público transnacional entre dois Estados-Membros seja temporariamente isentado de determinadas obrigações impostas pela Diretiva 2003/87/CE. Esta possibilidade deverá ser limitada às ligações entre um Estado-Membro sem fronteira terrestre com outro Estado-Membro e o Estado-Membro geograficamente mais próximo, como a ligação marítima entre Chipre e a Grécia, que não existe há mais de duas décadas. Esta derrogação temporária contribui para a necessidade imperiosa de prestar um serviço de interesse geral e assegurar a conectividade, bem como a coesão económica, social e territorial.

- (17-E) Tendo em conta as características especiais e os condicionalismos permanentes das regiões ultraperiféricas da União, conforme é reconhecido no artigo 349.º do Tratado, e tendo em conta a sua forte dependência do transporte marítimo, deverá ser dada especial atenção à preservação da sua acessibilidade e conectividade eficiente pelo transporte marítimo. Por conseguinte, deverá ser prevista uma derrogação temporária de determinadas obrigações impostas pela Diretiva 2003/87/EC para as emissões provenientes de atividades de transporte marítimo entre um porto situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um porto situado no mesmo Estado-Membro, incluindo portos situados na mesma região ultraperiférica e noutra região ultraperiférica do mesmo Estado-Membro.
- (18) As disposições da Diretiva 2003/87/CE relativas às atividades de transporte marítimo deverão ser avaliadas tendo em conta os futuros desenvolvimentos e os esforços envidados a nível internacional para alcançar os objetivos do Acordo de Paris, incluindo o segundo balanço mundial, a realizar em 2028, [...] bem como no caso da adoção, pela Organização Marítima Internacional, de uma medida baseada no mercado mundial com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, de modo a ter em conta esses progressos, nomeadamente se a medida for suficientemente ambiciosa e sólida. [...] Para o efeito, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sem demora [...] e em qualquer momento antes do segundo balanço mundial, a realizar em 2028 – portanto, o mais tardar até 30 de setembro de 2028. Nesse relatório, a Comissão deverá analisar essa medida no que diz respeito à sua ambição à luz dos objetivos do Acordo de Paris e à sua integridade ambiental em geral. Deverá igualmente examinar qualquer questão relacionada com a eventual coexistência ou alinhamento da presente diretiva com essa medida. [...] Se for caso disso, o relatório deverá ser acompanhado de uma proposta legislativa de alteração da presente diretiva, em consonância com os compromissos da União em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, assegurando a aplicação adequada da medida baseada no mercado global adotada pela Organização Marítima Internacional, tendo simultaneamente em conta a necessidade da coerência entre o CELE e essa medida e de evitar encargos duplos significativos daí resultantes.

(18-A) Com o aumento dos custos do transporte decorrente da extensão do âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE às atividades de transporte marítimo, existe, na ausência de uma medida mundial, um risco de evasão. As escalas portuárias evasivas para portos fora da União não só diminuirão os benefícios ambientais da internalização do custo das emissões provenientes das atividades marítimas, como poderão também conduzir a emissões adicionais, devido à distância suplementar para evitar a aplicação da Diretiva 2003/87/CE. Por conseguinte, é adequado excluir do conceito de porto de escala determinadas escalas em portos de países terceiros. Essa exclusão deve visar os portos situados nas proximidades da União onde o risco de evasão é maior. Um limite de 300 milhas náuticas constitui uma resposta proporcionada a comportamentos evasivos, estabelecendo um equilíbrio entre os encargos adicionais e o risco de evasão. Além disso, a exclusão do conceito de porto de escala deverá visar apenas os porta-contentores e os portos cuja atividade principal seja o transbordo de contentores. Para esses transportes, o risco de evasão, na ausência de medidas para atenuar esse risco, consiste também na transferência da plataforma portuária para portos fora da União, o que agrava os efeitos da evasão. A fim de assegurar a proporcionalidade e a igualdade de tratamento da medida, deverão ser tidas em conta as medidas aplicadas em países terceiros que tenham um efeito equivalente ao da Diretiva 2003/87/CE.

(19) A Comissão deverá examinar o funcionamento da Diretiva 2003/87/CE com relação às atividades de transporte marítimo, tendo em conta a experiência adquirida na sua aplicação, nomeadamente no que diz respeito à deteção de comportamentos evasivos, a fim de os impedir numa fase inicial [...], e deverá propor medidas para assegurar a sua eficácia.

(19-A) As emissões de CO₂ representam a grande maioria das emissões provenientes do transporte marítimo. Por razões de viabilidade administrativa, é prematura a inclusão de emissões adicionais de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo [...] desde o início da inclusão do transporte marítimo no CELE. No entanto, as emissões de gases com efeito de estufa que não o CO₂ deverão aumentar ao longo do tempo, com o desenvolvimento de navios movidos a gases naturais liquefeitos ou outras fontes de energia, pelo que a sua futura inclusão no CELE traria benefícios para a integridade ambiental e incentivaria boas práticas. Por conseguinte, as emissões de [...] metano e óxido nítrico deverão ser incluídas no Regulamento MRV. O mais tardar até 31 de dezembro de 2026, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório em que deverá examinar a viabilidade e a relação custo-eficácia da inclusão das emissões adicionais de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo na presente diretiva.

- (19-B) As emissões provenientes dos navios com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas representam uma minoria das emissões provenientes do transporte marítimo, mas dizem respeito a um número considerável de navios. Por razões de viabilidade administrativa, é prematura a inclusão destes navios [...] desde o início da inclusão do transporte marítimo no CELE, mas a sua futura inclusão melhoraria a eficácia do CELE e reduziria potencialmente os comportamentos evasivos recorrendo a navios com arqueação bruta abaixo do limiar de 5000 toneladas. Por conseguinte, o mais tardar até 31 de dezembro de 2026, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório em que deverá examinar a viabilidade e a relação custo-eficácia da inclusão das emissões provenientes de navios com arqueação bruta inferior a 5000 toneladas na presente diretiva.
- (20) A pessoa ou a organização responsável pelo cumprimento do CELE deve ser a companhia de transporte marítimo, definida como o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição. Esta definição baseia-se na definição de "companhia" constante do artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/757 e está em consonância com o sistema mundial de recolha de dados criado em 2016 pela OMI. [...]

(20-A) As emissões provenientes um navio dependem, nomeadamente, das medidas de eficiência energética para os navios tomadas pelo seu proprietário, bem como do combustível, da carga transportada, da rota e da velocidade do navio, que podem estar sob o controlo de uma entidade que não o seu proprietário. No momento da negociação do contrato, principalmente estes últimos aspetos não seriam conhecidos, pelo que as emissões finais do navio abrangidas pela Diretiva 2003/87/CE seriam incertas. No entanto, sem haver uma transferência dos custos do carbono para a entidade que opera o navio, os incentivos à aplicação de medidas operacionais de eficiência energética seriam limitados. Em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, a companhia de transporte marítimo deverá portanto ter o direito, ao abrigo do direito nacional, de pedir o reembolso dos custos decorrentes da devolução de licenças de emissão à entidade diretamente responsável pelas decisões que afetam as emissões de CO₂ do navio. Embora tal mecanismo de reembolso possa estar sujeito a um acordo contratual, os Estados-Membros, a fim de reduzir os custos administrativos, não deverão ser obrigados a assegurar ou controlar a existência de tais contratos, devendo apenas prever, na legislação nacional, um direito legal a que a companhia de navegação seja reembolsada e o correspondente acesso à justiça para fazer valer esse direito. Pelas mesmas razões, este direito, incluindo qualquer eventual conflito relativo ao reembolso entre a companhia de transporte marítimo e a entidade que opera o navio, não deverá afetar as obrigações da companhia de transporte marítimo para com a autoridade administradora, nem as medidas de execução que possa ser necessário tomar contra essa companhia a fim de garantir a plena conformidade com a Diretiva 2003/87/EC.

- (21) Para reduzir os encargos administrativos para as companhias de transporte marítimo, cada companhia de transporte marítimo deve estar sob a alçada de um único Estado-Membro. A Comissão deve publicar uma lista inicial de companhias de transporte marítimo que realizaram uma atividade marítima abrangida pelo âmbito do CELE, que especifique a autoridade administradora de cada companhia de transporte marítimo. A lista deve ser atualizada, pelo menos, de dois em dois anos para reatribuir as companhias de transporte marítimo a outra autoridade administradora, se for caso disso. No caso das companhias de transporte marítimo registadas num Estado-Membro, a autoridade administradora deve ser esse Estado-Membro. No caso das companhias de transporte marítimo registadas num país terceiro, a autoridade administradora deverá ser o Estado-Membro no qual a companhia de transporte marítimo registou o maior número estimado de escalas portuárias em viagens abrangidas pelo âmbito da Diretiva 2003/87/CE nos últimos quatro anos de monitorização. No caso das companhias de transporte marítimo registadas num país terceiro e que não realizaram viagens abrangidas pelo âmbito da Diretiva 2003/87/CE nos últimos quatro anos de monitorização, a autoridade administradora deverá ser o Estado-Membro [...] do qual um navio da companhia de transporte marítimo chegou ou a partir do qual iniciou a sua primeira viagem abrangida pelo âmbito de aplicação da referida diretiva. A Comissão deverá publicar e atualizar, de dois em dois anos, uma lista das companhias de transporte marítimo abrangidas pelo âmbito da Diretiva 2003/87/CE, consoante o caso, que especifique a autoridade administradora de cada companhia de transporte marítimo. A fim de garantir a igualdade de tratamento das companhias de transporte marítimo, os Estados-Membros devem respeitar regras harmonizadas para a administração das companhias de transporte marítimo sob a sua responsabilidade, em conformidade com regras pormenorizadas a estabelecer pela Comissão.
- (22) Os Estados-Membros devem assegurar que as companhias de transporte marítimo que administram cumprem os requisitos previstos na Diretiva 2003/87/CE. Se uma companhia de transporte marítimo não cumprir os referidos requisitos e se as medidas de execução tomadas pela autoridade administradora não conseguirem assegurar esse cumprimento, os Estados-Membros devem atuar de forma solidária. Em último recurso, os Estados-Membros devem poder recusar a entrada dos navios sob a responsabilidade da companhia de transporte marítimo em causa, com exceção do Estado-Membro cuja bandeira o navio arvoira, que poderá deter esse navio.

- (23) As companhias de transporte marítimo devem monitorizar e comunicar dados relativos às emissões agregadas das atividades de transporte marítimo a nível da companhia, em conformidade com as regras estabelecidas no Regulamento (UE) 2015/757. Os relatórios com os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia devem ser verificados em conformidade com as regras estabelecidas no referido regulamento. Ao realizar as verificações a nível da companhia, o verificador não deve verificar o relatório de emissões de cada navio nem o relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, do referido regulamento, uma vez que esses relatórios do navio já terão sido verificados.
- (24) Com base na experiência adquirida em funções semelhantes no domínio da proteção ambiental, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), ou outra organização competente, deve coadjuvar a Comissão e as autoridades administradoras na aplicação da Diretiva 2003/87/CE, sempre que necessário e em conformidade com o seu mandato. Graças à experiência adquirida na aplicação do Regulamento (UE) 2015/757 e dos seus instrumentos informáticos, a EMSA pode coadjuvar as autoridades administradoras na monitorização, comunicação e verificação das emissões geradas pelas atividades de transporte marítimo abrangidas pelo âmbito da presente diretiva, facilitando o intercâmbio de informações ou a elaboração de orientações e critérios. A Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima, deverá procurar desenvolver instrumentos de monitorização adequados, bem como orientações para facilitar e coordenar as atividades de verificação e execução relacionadas com a aplicação da presente diretiva ao transporte marítimo. Tanto quanto possível, esses instrumentos deverão ser disponibilizados aos Estados-Membros e aos verificadores com vista a melhor assegurar uma aplicação sólida da presente diretiva.
- (25) O Regulamento (UE) 2017/2392 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹ alterou o artigo 12.º, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE para permitir que todos os operadores utilizem todas as licenças de emissão emitidas. O requisito de os títulos de emissão de gases com efeito de estufa incluírem uma obrigação de devolução de licenças de emissão nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea e), da referida diretiva deve ser alinhado em conformidade.

¹⁹ [Regulamento \(UE\) 2017/2392 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2017, que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de manter as atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021 \(JO L 350 de 29.12.2017, p. 7\).](#)

- (26) Alcançar a meta da União de redução das emissões para 2030 exigirá uma redução de 61 % das emissões dos setores abrangidos pelo CELE, em comparação com 2005. A quantidade de licenças de emissão do CELE a nível da União deve ser reduzida para criar o sinal de preço do carbono necessário a longo prazo e impulsionar este grau de descarbonização. Para o efeito, o fator de redução linear deve ser aumentado, tendo igualmente em conta a inclusão das emissões provenientes do transporte marítimo. Estas emissões devem ser calculadas com base nas emissões provenientes de atividades de transporte marítimo na União comunicadas nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 relativamente a 2018 e 2019 e ajustadas mediante a aplicação do fator de redução linear, a partir de 2021.
- (27) Tendo em conta que a presente diretiva altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante a um período de aplicação já iniciado em 1 de janeiro de 2021, por motivos de previsibilidade, eficácia ambiental e simplicidade, a trajetória de redução linear mais acentuada do CELE entre 2021 e 2030 deve consistir numa linha reta que permita alcançar a meta de redução de 61 % das emissões do CELE até 2030, enquanto etapa intermédia adequada para alcançar a neutralidade climática em toda a economia da União em 2050. Uma vez que o aumento do fator de redução linear só pode ser aplicado no ano seguinte à entrada em vigor da presente diretiva, deve realizar-se uma redução pontual da quantidade de licenças de emissão que diminua a quantidade total de licenças de emissão de maneira que esta convirja com o referido nível de redução anual aplicável a partir de 2021.
- (28) Concretizar a ambição climática reforçada exigirá recursos públicos avultados na UE e a afetação de orçamentos nacionais à transição climática. Para complementar e reforçar as despesas avultadas em matéria de clima do orçamento da UE, todas as receitas das vendas em leilão que não forem inscritas no orçamento da União deverão ser utilizadas para fins relacionados com o clima, com exceção das receitas utilizadas para compensar os custos indiretos do carbono. Tal inclui a sua utilização como apoio financeiro para atender aos aspetos sociais em agregados familiares de rendimentos mais baixos e médios, por via da redução dos impostos geradores de distorção.

- (28-A) Além disso, para dar resposta aos efeitos distributivos e sociais decorrentes da transição nos Estados-Membros com baixos rendimentos, entre [ano da entrada em vigor da diretiva] e 2030, deverá ser utilizada uma quantidade adicional de 2,5 % da quantidade de licenças de emissão a nível da União para financiar a transição energética dos Estados-Membros cujo produto interno bruto (PIB) per capita seja [...] **75** % inferior à média da União no período 2016-2018, por intermédio do Fundo de Modernização referido no artigo 10.º-D da Diretiva 2003/87/CE.
- (30) O mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (MACF), criado pelo Regulamento (UE) [.../...] do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰, constitui uma alternativa à atribuição de licenças de emissão a título gratuito para fazer face ao risco de fuga de carbono. Os setores e os subsectores abrangidos por esta medida não devem receber licenças de emissão a título gratuito. Contudo, é necessária uma transição gradual da atribuição de licenças de emissão a título gratuito que permita aos produtores, importadores e comerciantes adaptarem-se ao novo sistema. A redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito deverá ser realizada aplicando um fator à atribuição de licenças de emissão a título gratuito aos setores abrangidos pelo MACF, à medida que o MACF é introduzido gradualmente. Esta percentagem (fator MACF) deverá corresponder a 100 % durante o período de transição compreendido entre a entrada em vigor do [Regulamento MACF] e 2025, [...] e deverá ser reduzida em 5 pontos percentuais todos os anos entre 2026 e 2028, em 10 pontos percentuais todos os anos entre 2029 e 2032 e em 15 pontos percentuais a partir de 2033, até chegar a 0 %, eliminando assim a atribuição de licenças de emissão a título gratuito até ao décimo ano. Os atos delegados em matéria de atribuição de licenças de emissão a título gratuito devem ser ajustados em conformidade no respeitante aos setores e subsectores abrangidos pelo MACF. As licenças de emissão que deixarão de ser atribuídas a título gratuito aos setores MACF com base neste cálculo (procura CBAM) devem ser vendidas em leilão e as receitas reverterão para o Fundo de Inovação, a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono (CUC), da captura e armazenamento geológico de carbono (CAC), das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma que contribua para atenuar as alterações climáticas. Deve ser dada especial atenção a projetos nos setores MACF. Para respeitar a proporção de licenças de emissão atribuídas a título gratuito disponíveis para os setores não abrangidos pelo MACF, a quantidade final a deduzir da atribuição de licenças de emissão a título gratuito e a leiloar deve ser calculada com base na proporção que a procura MACF representa relativamente às necessidades de atribuição de licenças de emissão a título gratuito de todos os setores que dela beneficiam.

²⁰ [Inserir informação completa do JO].

- (31) Para refletir melhor os progressos tecnológicos e ajustar os valores dos parâmetros de referência correspondentes ao período de atribuição aplicável, assegurando ao mesmo tempo incentivos à redução das emissões e recompensando devidamente a inovação, o ajustamento máximo dos valores dos parâmetros de referência deve ser aumentado, passando de 1,6 % para 2,5 % por ano. Assim, no período compreendido entre 2026 e 2030, os valores dos parâmetros de referência devem ser ajustados num intervalo de 4 % a 50 %, em comparação com o valor aplicável no período compreendido entre 2013 e 2020.
- (32) É essencial aplicar uma abordagem abrangente em matéria de inovação para concretizar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. A nível da UE, várias medidas apoiam os esforços necessários em matéria de investigação e inovação, entre as quais o Horizonte Europa, que inclui um financiamento considerável e novos instrumentos aplicáveis aos setores abrangidos pelo CELE. Os Estados-Membros devem assegurar que as disposições nacionais de transposição não prejudicam a inovação e são neutras do ponto de vista tecnológico.
- (33) O âmbito do Fundo de Inovação referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE deve ser alargado a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos relacionados com o consumo de combustíveis nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Além disso, o Fundo de Inovação deve apoiar os investimentos de descarbonização do setor do transporte marítimo, incluindo os investimentos em combustíveis alternativos sustentáveis, como o hidrogénio e o amoníaco produzidos a partir de energias renováveis, e em tecnologias de propulsão sem emissões, como as tecnologias de energia eólica. [...] Para assegurar a disponibilização de financiamento suficiente para a inovação no contexto deste alargamento do âmbito de aplicação, o Fundo de Inovação deverá ser complementado com 50 milhões de licenças de emissão, parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão e parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito, em proporção da atual repartição do financiamento do Fundo de Inovação por cada fonte.

(34) Nos termos do artigo 10.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1122²¹ da Comissão, se os operadores de aeronaves deixarem de efetuar voos abrangidos pelo CELE, é atribuído o estado "excluída" às suas contas e deixa de ser possível iniciar processos a partir dessas contas. Para preservar a integridade ambiental do sistema, as licenças de emissão que não forem concedidas a operadores de aeronaves devido ao encerramento das suas contas devem ser utilizadas para cobrir eventuais défices de devolução destes operadores e as licenças de emissão remanescentes devem ser inseridas no Fundo de Inovação e utilizadas para acelerar as medidas destinadas a combater as alterações climáticas.

(34-A) A prestação de assistência técnica da Comissão centrada nos Estados-Membros que tenham apresentado poucos ou nenhuns projetos até à data contribuiria para alcançar um elevado número de pedidos de financiamento de projetos pelo Fundo de Inovação em todos os Estados-Membros. Esta assistência deverá, nomeadamente, apoiar atividades destinadas a melhorar a qualidade das propostas de projetos localizados nos Estados-Membros mencionados – por exemplo, através da partilha de informações, ensinamentos retirados e boas práticas –, bem como a dinamizar as atividades dos pontos de contacto nacionais. Outras medidas com o mesmo objetivo consistiriam em sensibilizar para as opções de financiamento e aumentar a capacidade desses Estados-Membros para identificar e apoiar potenciais candidatos a financiamento de projetos. Deverão também ser promovidas parcerias entre os Estados-Membros e entre potenciais candidatos, em especial para projetos de grande escala.

(34-B) A fim de reforçar o papel dos Estados-Membros na governação do Fundo de Inovação e aumentar a transparência, a Comissão deverá apresentar ao Comité das Alterações Climáticas um relatório sobre a execução do Fundo de Inovação, proporcionando uma análise do impacto esperado dos projetos selecionados, por setor e por Estado-Membro. Esse relatório deverá incluir informações sobre os progressos realizados em prol de uma cobertura geográfica efetiva em toda a União e baseada na qualidade, e ser acompanhado de uma análise de eventuais medidas corretivas, se necessário. Sob reserva do acordo dos candidatos, a Comissão deverá informar os Estados-Membros dos pedidos de financiamento de projetos pelo Fundo de Inovação nos respetivos territórios e prestar-lhes informações pormenorizadas sobre essas candidaturas, a fim de facilitar a coordenação do apoio aos projetos por parte dos Estados-Membros.

²¹ [Regulamento Delegado \(UE\) 2019/1122 da Comissão, de 12 de março de 2019, que complementa a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao funcionamento do Registo da União \(JO L 177 de 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (35) Os contratos para diferenciais de carbono são um elemento importante para fomentar reduções das emissões na indústria, oferecendo a oportunidade de garantir aos investidores em tecnologias inovadoras e respeitadoras do clima um preço que recompense as reduções das emissões de CO₂ acima dos atuais níveis de preços do CELE. É conveniente alargar o conjunto de medidas passíveis de apoio do Fundo de Inovação, de modo que seja possível apoiar projetos por intermédio de concursos competitivos em termos de preços, como os contratos para diferenciais de carbono. A Comissão deve ficar habilitada a adotar atos delegados que especifiquem as regras exatas para este tipo de apoio.
- (36) Caso a atividade de uma instalação seja temporariamente suspensa, a atribuição de licenças de emissão a título gratuito é ajustada aos níveis de atividade que são comunicados obrigatoriamente todos os anos. Além disso, as autoridades competentes podem suspender a concessão de licenças de emissão às instalações que tenham suspenso atividade, desde que não existam elementos que indiquem que retomarão a atividade. Como tal, os operadores devem deixar de ser obrigados a comprovar perante a autoridade competente que a sua instalação retomará a produção num prazo específico e razoável em caso de suspensão temporária da atividade.
- (37) As correções da atribuição de licenças de emissão a título gratuito a instalações fixas nos termos do artigo 11.º, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE podem exigir a atribuição de mais licenças de emissão a título gratuito ou a transferência de licenças de emissão excedentárias. As licenças de emissão reservadas para novos operadores nos termos do artigo 10.º-A, n.º 7, da Diretiva 2003/87/CE devem ser utilizadas para estas finalidades.

(38) O âmbito do Fundo de Modernização deve ser alinhado com os objetivos climáticos mais recentes da União, exigindo que os investimentos sejam coerentes com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e com o Regulamento (UE) 2021/1119 e suprimindo o apoio a investimentos no domínio dos combustíveis fósseis, exceto no respeitante às licenças de emissão transferidas voluntariamente para o Fundo de Modernização, nos termos do artigo 10.º-D, n.º 4. Além disso, o apoio aos combustíveis fósseis deverá continuar a ser possível, em determinadas condições, com as receitas provenientes das dotações a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, terceiro parágrafo, em especial se a atividade for considerada sustentável do ponto de vista ambiental nos termos do Regulamento (UE) 2020/852 e no que diz respeito às licenças de emissão leiloadas até 2029, de modo a assegurar a coerência com esse regulamento e com as medidas adotadas ao abrigo do mesmo. Além disso, deve aumentar-se para 80 % a percentagem do Fundo de Modernização destinada a investimentos prioritários; a eficiência energética deve ser enunciada como domínio prioritário no lado da procura, nomeadamente na indústria, nos transportes, nos edifícios, na agricultura e nos resíduos; e o âmbito dos investimentos prioritários deve incluir o aquecimento e arrefecimento provenientes de fontes renováveis, bem como o apoio aos agregados familiares com vista a combater a pobreza energética, incluindo nas zonas remotas e rurais. A fim de aumentar a transparência e avaliar melhor o impacto do Fundo de Modernização, o Comité de Investimento deve apresentar anualmente ao Comité das Alterações Climáticas um relatório sobre a experiência adquirida com a avaliação dos investimentos, nomeadamente em termos da redução das emissões e dos custos de atenuação.

- (39) O Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão²² estabelece regras para a monitorização das emissões provenientes da biomassa coerentes com as regras de utilização da biomassa estabelecidas na legislação da União em matéria de energias renováveis. Visto que, com as regras mais recentes estabelecidas na Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho²³, a legislação passou a incluir disposições mais circunstanciadas em matéria de critérios de sustentabilidade para a biomassa, a atribuição de competências de execução prevista no artigo 14.º, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE deve ser explicitamente alargada à adoção dos ajustamentos necessários para a aplicação, no âmbito do CELE, dos critérios de sustentabilidade para a biomassa, incluindo biocombustíveis, biolíquidos e combustíveis biomássicos. Além disso, a Comissão deve ficar habilitada a adotar atos de execução para especificar as regras de contabilização do armazenamento de emissões provenientes de misturas de biomassa com fator de emissão zero e de biomassa não proveniente de fontes com fator de emissão zero.
- (40) Os combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica e os combustíveis de carbono reciclado podem ter um papel importante na redução das emissões de gases com efeito de estufa nos setores de difícil descarbonização. Caso os combustíveis de carbono reciclado e os combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica sejam produzidos com dióxido de carbono capturado no âmbito de uma atividade abrangida pela presente diretiva, as emissões devem ser contabilizadas no âmbito dessa atividade. Para assegurar que os combustíveis renováveis de origem não biológica e os combustíveis de carbono reciclado contribuem para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e para evitar a dupla contabilização dos combustíveis que o fazem, é importante alargar explicitamente a atribuição de competências à Comissão, mencionada no artigo 14.º, n.º 1, para que esta possa adotar atos de execução que especifiquem os ajustamentos necessários para contabilizar a eventual libertação de dióxido de carbono e evitar a dupla contabilização, a fim de providenciar incentivos adequados, tendo ainda em conta o tratamento destes combustíveis ao abrigo da Diretiva (UE) 2018/2001.

²² Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera o Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão (JO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

²³ Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- (41) Uma vez que se prevê que o dióxido de carbono seja transportado por outros meios que não condutas, nomeadamente por navio e camião, o atual âmbito relativo ao transporte de gases com efeito de estufa para efeitos de armazenamento, constante do anexo I da Diretiva 2003/87/CE, deve ser alargado a todos os meios de transporte, garantindo a igualdade de tratamento, independentemente de o meio de transporte ser ou não abrangido pelo CELE. Caso as emissões provenientes do transporte sejam igualmente abrangidas por outra atividade prevista na Diretiva 2003/87/CE, as emissões devem ser contabilizadas no âmbito dessa outra atividade, para evitar a dupla contabilização.

(42) A exclusão do CELE das instalações que utilizam exclusivamente biomassa conduziu a situações em que instalações que queimam uma elevada percentagem de biomassa obtiveram lucros excepcionais visto receberem licenças de emissão a título gratuito muito superiores às emissões reais. Por conseguinte, deve ser introduzido um valor limite para a queima de biomassa com fator de emissão zero, acima do qual as instalações são excluídas do CELE. [...]. A introdução de um valor limite proporcionará maior certeza quanto às instalações que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do CELE e permitirá uma distribuição mais equilibrada das licenças de emissão a título gratuito pelos setores com maior risco de fuga de carbono. O valor limite deverá ser fixado em 95 %, de modo a estabelecer um equilíbrio entre as vantagens e as desvantagens do facto de as instalações continuarem a ser abrangidas pelo CELE. Por conseguinte, as instalações que mantiveram a capacidade física para a queima de combustíveis fósseis não deverão ser incentivadas a voltar a utilizar esses combustíveis. Um valor limite de 95 % garante que, se uma instalação utilizar combustíveis fósseis com o objetivo de continuar a ser abrangida pelo CELE, para beneficiar de licenças de emissão a título gratuito, os custos do carbono relacionados com a utilização desses combustíveis fósseis serão tão consideráveis que servirão de desincentivo. Esse valor limite assegurará igualmente que as instalações que utilizam uma quantidade considerável de combustíveis fósseis continuarão a estar abrangidas pelas obrigações de monitorização do CELE, evitando assim uma eventual evasão das atuais obrigações de monitorização, comunicação e verificação. Ao mesmo tempo, as instalações que queimam uma percentagem mais baixa de biomassa com fator de emissão zero deverão continuar a ser incentivadas, através de um mecanismo flexível, a reduzir ainda mais a queima de combustíveis fósseis, continuando a ser abrangidas pelo CELE até que a sua utilização de biomassa sustentável seja tão substancial que a inclusão no âmbito de aplicação do CELE deixar de se justificar. Além disso, a experiência demonstrou que a exclusão das instalações que utilizam exclusivamente biomassa, que constitui de facto um valor limite de 100 % excetuando a queima de combustíveis fósseis durante as fases de colocação em funcionamento e desativação, exige uma reavaliação e uma definição mais precisa. O valor limite de 95 % permite a combustão de combustíveis fósseis durante as fases de colocação em funcionamento e desativação.

- (42-A) A fim de incentivar a adoção de tecnologias hipocarbónicas, os Estados-Membros proporcionarão aos operadores a opção de continuarem a estar abrangidos pelo CELE até ao final do período de cinco anos mencionado no artigo 11.º, n.º 1, se a instalação tiver alterado o seu processo de produção de modo a reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa e deixar de atingir o limiar de 20 MW da potência térmica nominal total.
- (42-B) A atribuição dinâmica introduzida na Diretiva 2018/410 e operacionalizada no Regulamento de Execução (UE) 2019/1842 da Comissão melhorou a eficiência e os incentivos proporcionados pela atribuição de licenças de emissão a título gratuito, mas aumentou o trabalho administrativo tornou inoperacional a data histórica da atribuição de licenças a título gratuito, 28 de fevereiro. A fim de melhor ter em conta a atribuição dinâmica, importa proceder a ajustamentos no ciclo de cumprimento.
- (42-C) A fim de continuar a incentivar os investimentos necessários para a descarbonização do aquecimento urbano e atender aos aspetos sociais relacionados com os elevados preços da energia e a alta intensidade das emissões de gases com efeito de estufa das instalações de aquecimento urbano nos Estados-Membros com uma percentagem muito elevada de emissões provenientes do aquecimento urbano em comparação com a dimensão da economia, deverão ser concedidas licenças de emissão a título gratuito adicionais e transitórias a instalações de aquecimento urbano nesses Estados-Membros e o valor adicional da atribuição de licenças de emissão a título gratuito deverá ser investido de modo a reduzir significativamente as emissões antes de 2030. Para assegurar que estas reduções sejam feitas, a atribuição transitória adicional de licenças de emissão a título gratuito deverá depender dos investimentos realizados e das reduções de emissões alcançadas que constam dos planos de neutralidade climática a elaborar pelos operadores para as suas instalações.

- (43) A Comunicação da Comissão intitulada "Reforçar a ambição climática da Europa para 2030"²⁴ destacou o desafio específico associado à redução das emissões nos setores do transporte rodoviário e dos edifícios. Por conseguinte, a Comissão anunciou que um novo alargamento do comércio de licenças de emissão poderia incluir as emissões provenientes do transporte rodoviário e dos edifícios. O comércio de licenças de emissão para estes dois novos setores seria realizado através de um sistema de comércio de licenças de emissão separado, mas adjacente, evitando assim perturbações do bom funcionamento do sistema de comércio de licenças de emissão nos setores das instalações fixas e da aviação. O novo sistema é acompanhado de medidas e políticas complementares que garantem a proteção contra impactos indevidos nos preços, moldam as expectativas dos participantes no mercado e procuram enviar um sinal de preço do carbono a toda a economia. A experiência anterior demonstrou que o desenvolvimento do novo mercado exige a criação de um sistema eficaz de monitorização, comunicação e verificação. Tendo em vista garantir sinergias e coerência com a atual infraestrutura da União para o CELE, que abrange as emissões provenientes das instalações fixas e da aviação, é conveniente criar o sistema de comércio de licenças de emissão para os setores do transporte rodoviário e dos edifícios por meio de uma alteração da Diretiva 2003/87/CE.
- (44) A fim de estabelecer o quadro de aplicação necessário e proporcionar um período razoável para alcançar a meta para 2030, o comércio de licenças de emissão nestes dois novos setores deve arrancar em 2025. Durante os primeiros anos, as entidades regulamentadas devem ser obrigadas a deter um título de emissão de gases com efeitos de estufa e a comunicar as emissões respeitantes aos anos de 2024 [...] a 2026. A concessão de licenças de emissão e os deveres de conformidade impostos a estas entidades devem ser aplicáveis a partir de [...] 2027. Esta sequenciação permitirá iniciar o comércio de licenças de emissão nos setores de forma ordenada e eficaz. Permitirá ainda a aplicação atempada de medidas para assegurar uma introdução socialmente equitativa do comércio de licenças de emissão da UE nos dois setores, atenuando assim o impacto do preço do carbono nos agregados familiares vulneráveis e nos utilizadores de transportes.

²⁴ COM(2020)562 final.

- (45) Devido ao número considerável de pequenos emissores nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, não é possível regulamentar ao nível das entidades que emitem diretamente gases com efeito de estufa, como acontece com as instalações fixas e a aviação. Como tal, por motivos de viabilidade técnica e eficácia administrativa, é mais adequado estabelecer o ponto de regulamentação mais a montante na cadeia de abastecimento. Ao abrigo do novo sistema de comércio de licenças de emissão, o ato que desencadeia o dever de conformidade deve ser a introdução no consumo de combustíveis utilizados em processos de combustão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, incluindo a combustão no transporte rodoviário de gases com efeito de estufa para fins de armazenamento geológico. Para evitar a dupla contabilização, não deve ser abrangida a introdução no consumo de combustíveis utilizados noutras atividades constantes do anexo I da Diretiva 2003/87/CE.
- (46) As entidades regulamentadas nos dois novos setores e o ponto de regulamentação devem ser definidos em conformidade com o regime geral dos impostos especiais de consumo estabelecido pela Diretiva (UE) 2020/262 do Conselho²⁵, com as necessárias adaptações, uma vez que a referida diretiva já estabelece um sistema de controlo sólido para a totalidade das quantidades de combustíveis introduzidos no consumo para efeitos de pagamento de impostos especiais de consumo. Os utilizadores finais de combustíveis nesses setores não devem ser sujeitos às obrigações estabelecidas pela Diretiva 2003/87/CE.
- (47) As entidades regulamentadas abrangidas pelo âmbito do comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário devem ser sujeitas a obrigações semelhantes às impostas aos operadores de instalações fixas em termos de títulos de emissão de gases com efeitos de estufa. É necessário estabelecer regras em matéria de pedidos de títulos, condições para a concessão de títulos, conteúdos e avaliação e eventuais alterações relacionadas com a entidade regulamentada. Para que o novo sistema possa entrar em funcionamento de forma ordenada, os Estados-Membros devem assegurar que as entidades regulamentadas abrangidas pelo âmbito do novo comércio de licenças de emissão detêm um título válido aquando do arranque do sistema, em 2025.

²⁵ Diretiva (UE) 2020/262 do Conselho, de 19 de dezembro de 2019, que estabelece o regime geral dos impostos especiais de consumo (JO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

- (48) A quantidade total de licenças de emissão para o novo sistema de comércio de licenças de emissão deve seguir uma trajetória linear que permita alcançar a meta de redução das emissões para 2030, tendo em conta o contributo eficaz em termos de custos dos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, ou seja, a redução de 43 % das suas emissões até 2030, em comparação com 2005. A quantidade total de licenças de emissão deve ser determinada, pela primeira vez, em [...] 2027, para seguir uma trajetória com início em 2024 a partir do valor dos limites de emissões de 2024 (1 109 304 000 toneladas de CO₂), calculado nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ com base nas emissões de referência destes setores no período compreendido entre 2016 e 2018. Da mesma forma, o fator de redução linear deve ser fixado em 5,15 %. A partir de 2028, a quantidade total de licenças de emissão deve ser fixada com base nas emissões médias comunicadas relativamente aos anos de 2024, 2025 e 2026 e deve ser diminuída aplicando a mesma redução anual absoluta fixada a partir de 2024, que corresponde a um fator de redução linear de 5,43 %, em comparação com o valor comparável de 2025 da trajetória acima definida. Se essas emissões forem significativamente superiores a este valor da trajetória e se esta divergência não se dever a pequenas diferenças nas metodologias de medição de emissões, o fator de redução linear deve ser ajustado para alcançar a meta de redução das emissões estabelecida para 2030.
- (49) A venda em leilão é o método mais simples e eficaz, do ponto de vista económico, para atribuir licenças de emissão, evitando igualmente lucros excecionais. Os setores dos edifícios e do transporte rodoviário estão sob uma pressão competitiva exercida de fora da União relativamente reduzida ou inexistente e não estão expostos ao risco de fuga de carbono. Por conseguinte, as licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário só devem ser atribuídas por meio de leilões, sem que haja lugar à atribuição de licenças de emissão a título gratuito.

²⁶ Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

- (50) Para assegurar um início harmonioso do comércio de licenças de emissão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, e tendo em conta a necessidade de as entidades regulamentadas cobrirem ou comprarem antecipadamente licenças de emissão para atenuarem os riscos em matéria de preços e liquidez, numa fase inicial deve ser vendida em leilão uma quantidade maior de licenças de emissão. Em [...] 2027, as quantidades a leilão devem ser 30 % superiores à quantidade total de licenças de emissão para [...] 2027. Esta quantidade seria suficiente para proporcionar liquidez, quer as emissões diminuíssem em consonância com as necessidades de redução quer a redução das emissões se concretizasse apenas progressivamente. As regras pormenorizadas relativas a esta antecipação das quantidades a leilão devem ser estabelecidas num ato delegado relacionado com os leilões, adotado nos termos do artigo 10.º, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE.
- (51) As regras de distribuição de quotas para venda em leilão têm implicações significativas nas receitas das vendas em leilão que reverteriam para os Estados-Membros, sobretudo tendo em vista a necessidade de reforçar a capacidade dos Estados-Membros para fazerem face aos impactos sociais de um sinal de preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Apesar de estes dois setores terem características bastante diferentes, convém definir uma regra de distribuição comum semelhante à aplicável às instalações fixas. A maior parte das licenças de emissão deve ser distribuída entre todos os Estados-Membros com base na distribuição média das emissões nos setores em causa durante o período compreendido entre 2016 e 2018.

(52) A introdução do preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário deve ser acompanhada de uma compensação social efetiva, sobretudo tendo em conta os atuais níveis de pobreza energética. No âmbito de um inquérito à escala da UE, realizado em 2019, cerca de 34 milhões de europeus afirmaram que, em 2018, não conseguiram manter as suas casas adequadamente aquecidas e 6,9 % da população da União afirmou não ter dinheiro para aquecer suficientemente a sua casa²⁷. Para obter uma compensação eficaz em termos sociais e distributivos, os Estados-Membros devem [...] aplicar as receitas provenientes das vendas em leilão não só para os fins relacionados com o clima e a energia já estabelecidos no âmbito do atual sistema de comércio de licenças de emissão, **incluindo as despesas relativas à gestão do comércio de licenças de emissão nos termos da Diretiva 2003/87**, como também em medidas tomadas especificamente para resolver questões associadas aos novos setores do transporte rodoviário e dos edifícios, incluindo medidas políticas conexas previstas na Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸. No reduzido número de casos em que não se pode excluir a dupla contabilização entre as emissões no atual CELE e no novo sistema para os setores do transporte rodoviário e dos edifícios, os Estados-Membros devem utilizar essas receitas para compensar a dupla contabilização inevitável, em conformidade com o direito da União, e devem ser atribuídas competências de execução à Comissão a fim de assegurar condições uniformes. As receitas das vendas em leilão devem também ser utilizadas para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão para os novos setores, incidindo especificamente nos agregados familiares, nas microempresas e nos utilizadores de transportes em situação de vulnerabilidade. Neste contexto, um novo Fundo Social para o Clima disponibilizará financiamento específico aos Estados-Membros para apoiar os cidadãos europeus mais afetados ou em risco de pobreza energética ou de mobilidade. Este fundo promoverá a equidade e a solidariedade entre e intra Estados-Membros e atenuará os riscos de pobreza energética e de mobilidade durante a transição. Tirará partido de mecanismos de solidariedade já existentes e complementá-los-á. [Os recursos do novo fundo corresponderão, em princípio, a 25 % das receitas previstas do novo sistema de comércio de licenças de emissão no período 2026-2032 e serão aplicados com base nos Planos Sociais para o Clima que os Estados-Membros devem apresentar nos termos do Regulamento (UE) 20.../nn do Parlamento Europeu e do Conselho²⁹.] Além disso, cada Estado-Membro deve utilizar as receitas das vendas em leilão, entre outros fins, para financiar uma parte dos custos dos seus Planos Sociais para o Clima.

²⁷ Dados de 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].

²⁸ Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1-56).

²⁹ [Aditar a referência do Regulamento que cria o Fundo Social para o Clima.]

- (53) A apresentação de relatórios sobre a utilização das receitas das vendas em leilão deve ser alinhada com as atuais disposições em matéria de apresentação de relatórios do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰.
- (54) A inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias hipocarbónicas nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário são cruciais para assegurar o contributo eficaz em termos de custos destes setores para as reduções esperadas das emissões. Por conseguinte, 150 milhões de licenças de emissão do sistema de comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário devem ainda ser disponibilizadas ao Fundo de Inovação para estimular reduções das emissões eficazes em termos de custos.
- (55) As entidades regulamentadas abrangidas pelo comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário devem devolver licenças de emissão relativas às suas emissões verificadas correspondentes às quantidades de combustíveis introduzidas no consumo. A devolução de licenças de emissão relativas às emissões verificadas deve ocorrer, pela primeira vez, em [...] 2027. Para minimizar os encargos administrativos, é necessário aplicar ao comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário um conjunto de regras aplicáveis ao atual sistema de comércio de licenças de emissão para as instalações fixas e a aviação, com as necessárias adaptações. Este conjunto de regras inclui, em especial, regras relativas à transferência, devolução e anulação de licenças de emissão, bem como as regras relativas à validade das licenças de emissão, às sanções, às autoridades competentes e às obrigações de comunicação dos Estados-Membros.

³⁰ Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governança da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1-77).

(55-A) Em alguns Estados-Membros, já existem impostos nacionais sobre o carbono aplicáveis aos setores dos transportes rodoviários e da construção. Por conseguinte, deverá ser introduzida uma derrogação temporária até ao final de 2030. A fim de assegurar os objetivos da Diretiva 2003/87/CE e a coerência do novo sistema de comércio de licenças de emissão, a opção de aplicar essa derrogação só deverá estar disponível se a taxa de imposto nacional for superior ao preço médio de venda em leilão para o ano em causa e só se deverá aplicar à obrigação de devolução das entidades regulamentadas que pagam esse imposto. A fim de assegurar a estabilidade e a transparência do sistema, o imposto nacional, incluindo as taxas de imposto pertinentes, deverá ser notificado à Comissão no final do período de transposição da presente diretiva. A derrogação não deverá afetar as receitas afetadas externas para o Fundo Social para o Clima ou, caso seja estabelecida em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, um recurso próprio baseado nas receitas das vendas em leilão provenientes do CELE nos setores dos transportes rodoviários e dos edifícios.

(56) Para que o comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário seja eficaz, deverá ser possível monitorizar as emissões com um elevado grau de certeza e a um custo razoável. As emissões devem ser atribuídas a entidades regulamentadas com base nas quantidades de combustíveis introduzidas no consumo e devem ser combinadas com um fator de emissão. As entidades regulamentadas devem ser capazes de identificar e diferenciar de forma fiável e exata os setores nos quais os combustíveis são introduzidos no consumo, bem como os utilizadores finais dos combustíveis, para evitar efeitos indesejados, como os encargos duplos. Para que haja dados suficientes para determinar o número total de licenças de emissão para o período 2028-2030, as entidades regulamentadas detentoras de um título aquando do arranque do sistema, em 2025, devem comunicar as suas emissões históricas associadas relativamente a 2024.

(57) Convém introduzir medidas para fazer face aos potenciais riscos de aumentos excessivos dos preços, que, se forem particularmente elevados no início do comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário, podem prejudicar a capacidade de os agregados familiares e de os cidadãos investirem na redução das suas emissões de gases com efeito de estufa. Estas medidas devem complementar as salvaguardas proporcionadas pela reserva de estabilização do mercado criada pela Decisão (UE) 2015/1814 do Parlamento Europeu e do Conselho³¹ e que ficou operacional em 2019. Embora o mercado continue a determinar o preço do carbono, o mecanismo assente em regras desencadeará medidas de salvaguarda que permitirão a retirada de licenças de emissão da reserva de estabilização do mercado apenas se forem satisfeitas as condições de desencadeamento concretas baseadas no aumento do preço médio das licenças de emissão. Este mecanismo adicional deve ainda ser altamente reativo para fazer face à volatilidade excessiva provocada por outros fatores que não a alteração das questões fundamentais do mercado. As medidas devem ser adaptadas a diferentes níveis de aumento excessivo dos preços, o que se traduzirá em diferentes graus de intervenção. Caberá à Comissão acompanhar de perto as condições que desencadeiam a tomada de medidas, bem como adotar tais medidas com caráter de urgência quando as condições forem satisfeitas. Tal não prejudica eventuais medidas de acompanhamento que os Estados-Membros possam adotar para fazer face a impactos sociais adversos.

³¹ Decisão (UE) 2015/1814 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de outubro de 2015, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União e que altera a Diretiva 2003/87/CE (JO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

- (58) A Comissão deve acompanhar a aplicação do comércio de licenças de emissão aos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, incluindo o grau de convergência de preços com o atual CELE, e, se necessário, propor uma revisão das regras ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a fim de melhorar a eficácia, a administração e a aplicação prática do comércio de licenças de emissão naqueles setores, com base nos conhecimentos adquiridos e no aumento da convergência de preços. A Comissão deve apresentar o primeiro relatório sobre estas matérias até 1 de janeiro de 2028.
- (59) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do artigo 3.º-GD, n.º 3, do artigo 12.º, n.º 3-B, e do artigo 14.º, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Para assegurar sinergias com o atual quadro regulamentar, a atribuição de competências de execução prevista nos artigos 14.º e 15.º da referida diretiva deve ser alargada de maneira que abranja os setores do transporte rodoviário e dos edifícios. Estas competências de execução devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho³².

³² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (60) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão a fim de adotar atos não legislativos de aplicação geral para completar ou alterar certos elementos não essenciais de um ato legislativo, nos termos do artigo 10.º, n.º 4, e do artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE. Além disso, para assegurar sinergias com o atual quadro regulamentar, a delegação referida no artigo 10.º, n.º 4, e no artigo 10.º-A, n.º 8, da referida diretiva deve ser alargada de maneira que abranja os setores do transporte rodoviário e dos edifícios. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados. De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos³³, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. O legislador considera que a transmissão de tais documentos se justifica em relação à presente diretiva.
- (61) Um CELE operacional e reformado, dotado de um instrumento de estabilização do mercado, é um meio fundamental para a União alcançar a meta acordada para 2030 e cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris. A reserva de estabilização do mercado procura resolver os desequilíbrios entre a oferta e a procura de licenças de emissão no mercado. O artigo 3.º da Decisão (UE) 2015/1814 determina que a reserva deve ser revista num prazo de três anos a contar da data de entrada em funcionamento, dando especial atenção à percentagem para o cálculo do número de licenças de emissão a inserir na reserva de estabilização do mercado, ao valor numérico do limiar para o número total de licenças de emissão em circulação (NTLC), que determina a inserção de licenças de emissão, e ao número de licenças de emissão a retirar da reserva.

³³ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- (62) Atendendo à necessidade de dar um sinal de investimento mais sólido para reduzir as emissões de forma economicamente eficiente e tendo em vista o reforço do CELE, a Decisão (UE) 2015/1814 deve ser alterada a fim de aumentar a percentagem para o cálculo do número de licenças de emissão a inserir, cada ano, na reserva de estabilização do mercado. Além disso, no caso de níveis inferiores do NTLC, a inserção deve ser igual à diferença entre o NTLC e o limiar que determina a inserção de licenças de emissão. Desta forma, será possível evitar a incerteza considerável quanto aos volumes a leilão resultante de o NTLC apresentar um valor aproximado do limiar e, ao mesmo tempo, assegurar que o excedente atinge a gama de volumes em que se considera que o mercado de carbono funciona de maneira equilibrada.
- (63) Além disso, para assegurar a previsibilidade do nível de licenças de emissão que permanecem na reserva de estabilização do mercado após a invalidação, a invalidação de licenças de emissão na reserva deve ser dissociada dos volumes a leilão do ano anterior. Assim, o número de licenças de emissão na reserva deve ser fixado em 400 milhões de licenças de emissão, o que corresponde ao limiar inferior para o valor do NTLC.
- (64) A análise da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta de diretiva demonstrou ainda que a procura líquida do setor da aviação deve ser incluída no número total de licenças de emissão em circulação. Além disso, uma vez que as licenças de emissão do setor da aviação podem ser utilizadas do mesmo modo que as licenças de emissão gerais, incluir a aviação na reserva faria com esta se tornasse um instrumento mais rigoroso e, como tal, mais capaz de assegurar a estabilidade do mercado. O cálculo do número total de licenças de emissão em circulação deve incluir as emissões do setor da aviação e as licenças de emissão que lhe forem concedidas a partir do ano seguinte à entrada em vigor da presente diretiva.
- (65) Para clarificar o cálculo do número total de licenças de emissão em circulação (NTLC), a Decisão (UE) 2015/1814 deve especificar que a oferta de licenças de emissão apenas inclui licenças de emissão concedidas e não inseridas na reserva de estabilização do mercado. Além disso, a fórmula deve deixar de subtrair da oferta de licenças de emissão o número de licenças de emissão na reserva de estabilização do mercado. Esta alteração não tem um impacto significativo no resultado do cálculo do NTLC, incluindo nos cálculos anteriores do NTLC, nem na reserva.

- (66) A fim de atenuar o risco de desequilíbrios entre a oferta e a procura decorrente do arranque do comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário, bem como de tornar este comércio mais resistente aos choques do mercado, o mecanismo assente em regras da reserva de estabilização do mercado deve ser aplicado a estes novos setores. Para que esta reserva esteja operacional desde a entrada em funcionamento do sistema, deve ser criada com uma dotação inicial de 600 milhões de licenças de emissão abrangidas pelo comércio de licenças de emissão para os setores do transporte rodoviário e dos edifícios. Os limiares superior e inferior iniciais, que desencadeiam a retirada ou a inserção de licenças de emissão na reserva, devem ser sujeitos a uma cláusula de revisão geral. Outros elementos, como a publicação do número total de licenças de emissão em circulação ou a quantidade de licenças de emissão retiradas da reserva ou inseridas na reserva, devem seguir as regras da reserva dedicada a outros setores.
- (67) É necessário alterar o Regulamento (UE) 2015/757 para ter em conta a inclusão do setor do transporte marítimo no CELE. O Regulamento (UE) 2015/757 deve ser alterado para obrigar as empresas a comunicarem dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e a apresentarem à autoridade administradora responsável, para aprovação, os seus planos de monitorização verificados e os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia. A fim de assegurar a coerência na administração e na aplicação, a entidade responsável pelo cumprimento do presente regulamento deve ser a mesma que a entidade responsável pelo cumprimento da Diretiva 2003/87/CE. Além disso, a Comissão deve ficar habilitada a adotar atos delegados para alterar os métodos de monitorização das emissões [...] e as regras relativas à monitorização, bem como quaisquer outras informações pertinentes estabelecidas no Regulamento (UE) 2015/757, de modo que assegure o funcionamento eficaz do CELE a nível administrativo, e a completar o Regulamento (UE) 2015/757 com as regras para a aprovação, por parte das autoridades administradoras, dos planos de monitorização e de alterações dos mesmos, com as regras relativas à monitorização, comunicação e apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e com as regras para a verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, bem como para a emissão de um relatório de verificação sobre os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia. Os dados monitorizados, comunicados e verificados ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 também podem ser utilizados para fins de conformidade com outra legislação da União que exija a monitorização, comunicação e verificação das mesmas informações referentes aos navios.

(67-A) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e sejam economicamente eficientes, de forma consentânea com a referida meta para 2030 de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia através da extensão e modificação de um mecanismo baseado no mercado e aplicável a nível da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos³⁴.

(68) A Diretiva 2003/87/CE, a Decisão (UE) 2015/1814 e o Regulamento (UE) 2015/757 devem, portanto, ser alterados em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alterações da Diretiva 2003/87/CE

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

(1) No artigo 2.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

"1. A presente diretiva aplica-se às atividades enumeradas nos anexos I e III e aos gases com efeito de estufa enumerados no anexo II. Se uma instalação abrangida pelo âmbito do CELE, em virtude de explorar unidades de combustão com uma potência térmica nominal total superior a 20 MW, alterar os seus processos de produção para reduzir as respetivas emissões de gases com efeito de estufa e deixar de atingir esse limiar, o Estado-Membro proporciona ao operador a opção de [...] essa instalação continuar a ser abrangida pelo CELE até ao termo do período de cinco anos mencionado no artigo 11.º, n.º 1, segundo parágrafo, em curso aquando da alteração do seu processo de produção. O Estado-Membro em causa notifica à Comissão as alterações em relação à lista apresentada à Comissão nos termos do artigo 11.º, n.º 1.

³⁴ Considerando padrão sobre a subsidiariedade e a proporcionalidade.

2. A presente diretiva aplica-se sem prejuízo dos requisitos estabelecidos na Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho(*).

(* Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).";

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

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

"b) "Emissão", a libertação de gases com efeito de estufa a partir de fontes existentes numa instalação ou a libertação, a partir de uma aeronave que realize uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I ou a partir de navios que realizem uma das atividades de transporte marítimo enumeradas no anexo I, dos gases especificados em relação a essa atividade, ou a libertação de gases com efeito de estufa correspondentes à atividade enumerada no anexo III;"

b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

"d) "Título de emissão de gases com efeito de estufa", o título emitido de acordo com o disposto nos artigos 5.º e 6.º e no artigo 30.º-B;"

c) É suprimida a alínea u);

d) São aditadas as seguintes alíneas v) a z):

"v) "Companhia de transporte marítimo", o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho(*);

(*) Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2006, relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança na Comunidade e que revoga o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho (JO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

w) "Autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo", a autoridade responsável pela administração do CELE relativamente a uma companhia de transporte marítimo, nos termos do artigo 3.º-GD;

w-A) "Porto de escala", um porto em que os navios efetuam paragens para carregar ou descarregar carga ou para embarcar ou desembarcar passageiros, excluindo as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio e/ou no seu equipamento, as paragens num porto devidas à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, os transbordos de navio para navio realizados fora dos portos, as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento, e as paragens de porta-contentores num porto vizinho de transbordo de contentores enumerado no ato de execução adotado nos termos do artigo 3.º-G, n.º 1;

w-B) "Navio de cruzeiro", um navio de passageiros que não tenha um convés de carga, concebido exclusivamente para o transporte comercial de passageiros em alojamento noturno numa viagem marítima;

x) "Entidade regulamentada", para efeitos do capítulo IV-A, qualquer pessoa singular ou coletiva, à exceção de um consumidor final de combustíveis, que participe na atividade mencionada no anexo III e que se enquadre numa das seguintes categorias:

- i) nos casos em que o combustível transite por um entreposto fiscal, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, da Diretiva (UE) 2020/262 do Conselho(*), o depositário autorizado, na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da referida diretiva, devedor do imposto especial de consumo que se tenha tornado exigível nos termos do artigo 7.º da referida diretiva,

- ii) se não se aplicar a subalínea i), qualquer outro devedor do imposto especial de consumo que se tenha tornado exigível, nos termos do artigo 7.º da Diretiva (UE) 2020/262, relativamente aos combustíveis abrangidos pelo presente capítulo,
- iii) se não se aplicarem as subalíneas i) e ii), qualquer outra pessoa que tenha de estar registada junto das autoridades competentes do Estado-Membro para efeitos de pagamento do imposto especial de consumo, incluindo qualquer pessoa isenta do pagamento do imposto especial de consumo, conforme mencionado no artigo 21.º, n.º 5, quarto parágrafo, da Diretiva 2003/96/CE(**) do Conselho,
- iv) se não se aplicarem as subalíneas i), ii) e iii), ou se vários devedores do mesmo imposto especial de consumo estiverem obrigados ao pagamento dessa dívida a título solidário, qualquer outra pessoa designada por um Estado-Membro;

(*) Diretiva (UE) 2020/262 do Conselho, de 19 de dezembro de 2019, que estabelece o regime geral dos impostos especiais de consumo (JO L 58 de 27.2.2020, p. 4).

(**) Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (JO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

y) "Combustível", para efeitos do capítulo IV-A, qualquer combustível enumerado no anexo I, quadro A e quadro C, da Diretiva 2003/96/CE, bem como qualquer outro produto colocado à venda como carburante ou combustível de aquecimento, conforme especificado no artigo 2.º, n.º 3, da referida diretiva;

z) "Introdução no consumo", para efeitos do capítulo IV-A, a introdução no consumo na aceção do artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2020/262.;"

(3) O título do capítulo II passa a ter a seguinte redação:

"AVIAÇÃO E TRANSPORTE MARÍTIMO";

- (4) O artigo 3.º-A passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 3.º-A

Âmbito

Os artigos 3.º-B a 3.º-F são aplicáveis à atribuição e à concessão de licenças de emissão para as atividades de aviação enumeradas no anexo I. Os artigos 3.º-G a 3.º- GE são aplicáveis às atividades de transporte marítimo enumeradas no anexo I.";

- (5) Os artigos 3.º-F e 3.º-G passam a ter a seguinte redação:

"Artigo 3.º-F

Planos de monitorização e apresentação de relatórios

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

Âmbito de aplicação às atividades de transporte marítimo

1. A atribuição de licenças de emissão e a aplicação de obrigações de devolução relativamente às atividades de transporte marítimo aplicam-se a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto de escala fora da jurisdição de um Estado-Membro, a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto de escala fora da jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro, a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios atracados num porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro.

Até 31 de dezembro de 2023, a Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma lista dos portos vizinhos de transbordo de contentores e posteriormente atualiza essa lista de dois em dois anos, antes do dia 31 de dezembro.

Esses atos de execução enumeram os portos vizinhos de transbordo de contentores situados fora da União mas a menos de 300 milhas marítimas do território da União, sempre que a percentagem de transbordo de contentores, medida em unidades equivalentes a vinte pés, exceder 65 % do tráfego total de contentores desse porto durante o período de doze meses mais recente para o qual existem dados pertinentes. Para efeitos do presente número, os contentores são considerados transbordados quando forem descarregados de um navio para o porto com o único objetivo de os carregar para outro navio. A lista não inclui portos situados num país terceiro que apliquem efetivamente medidas equivalentes à presente diretiva.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

2. Os artigos 9.º, 9.º-A e 10.º aplicam-se às atividades de transporte marítimo da mesma forma que se aplicam a outras atividades abrangidas pelo CELE, com a seguinte exceção, referente à aplicação do artigo 10.º.

Até 31 de dezembro de 2030, será atribuída uma quota-parte das licenças de emissão aos Estados-Membros cujo rácio entre as companhias de transporte marítimo que teriam estado sob a sua responsabilidade de acordo com o artigo 3.º-GD e a população em 2020 e com base nos dados disponíveis para o período de 2018-2020 for superior a 15 companhias de transporte marítimo por milhão de habitantes. A quantidade de licenças de emissão corresponde a 2,5 % das licenças de emissão provenientes do leilão adicional, devido ao aumento do limite máximo para o transporte marítimo referido no artigo 9.º, terceiro parágrafo, no ano em causa. Para os anos de 2024 a 2027, a quantidade de licenças de emissão é ainda multiplicada pelas percentagens aplicáveis ao ano em causa, nos termos do artigo 3.º-GA, alíneas a) a d). As receitas provenientes da venda em leilão desta quota-parte das licenças de emissão **deverão** ser utilizadas para os fins referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea g), no que respeita ao setor marítimo, e no artigo 10.º, n.º 3, alínea i). Devem ser distribuídas 50 % das licenças de emissão entre os Estados-Membros em causa, com base na percentagem de companhias de transporte marítimo sob a sua responsabilidade, sendo a parte restante distribuída em partes iguais entre eles.

- (6) São aditados os seguintes artigos 3.º-GA a 3.º-GE:

"Artigo 3.º-GA

Introdução gradual dos requisitos aplicáveis ao transporte marítimo

As companhias de transporte marítimo são responsáveis por devolver licenças de emissão de acordo com o seguinte plano:

- a) Correspondentes a 20 % das emissões verificadas comunicadas em relação a [...] [o primeiro ano completo após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração];

- b) Correspondentes a 45 % das emissões verificadas comunicadas em relação a [...] [o segundo ano completo após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração];
- c) Correspondentes a 70 % das emissões verificadas comunicadas em relação a [...] [o terceiro ano completo após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração];
- d) Correspondentes a 100 % das emissões verificadas comunicadas em relação a [...] [o quarto ano completo após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração] e a todos os anos subsequentes.

Visto que, no respeitante a [...] [os primeiros três anos após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração], serão devolvidas menos licenças de emissão do que as emissões verificadas do transporte marítimo, assim que for determinada a diferença entre as emissões verificadas e as licenças de emissão devolvidas em cada um desses anos, anula-se a quantidade correspondente de licenças de emissão, em vez de as vender em leilão nos termos do artigo 10.º.

Artigo 3.º-GAA

Disposições relativas à transferência dos custos do CELE da companhia de transporte marítimo para outra entidade

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, sempre que a responsabilidade final pela aquisição de combustível e/ou pela exploração do navio for assumida [...] por uma entidade distinta da companhia de transporte marítimo, esta última tenha direito ao reembolso, por parte dessa entidade, dos custos decorrentes da devolução de licenças de emissão. Para efeitos do presente artigo, entende-se por "exploração do navio" a determinação da carga transportada, [...], da rota e da velocidade do navio. [...] A companhia de transporte marítimo continua a ser a entidade responsável pela devolução das licenças de emissão, tal como exigido nos termos do artigo 3.º-GA e do artigo 12.º da presente diretiva e pelo cumprimento global das disposições de direito nacional que transpõem a presente diretiva. Os Estados-Membros asseguram que as companhias de transporte marítimo sob a sua responsabilidade cumpram as suas obrigações de devolução de licenças de emissão, não obstante o seu direito a serem reembolsadas dos custos decorrentes da devolução pelos operadores comerciais.

Artigo 3.º-GB

Monitorização e comunicação das emissões do transporte marítimo

No que diz respeito às emissões das atividades de transporte marítimo enumeradas no anexo I, relativamente a uma companhia de transporte marítimo, cabe à autoridade administradora assegurar-se de que as companhias de transporte marítimo sob a sua responsabilidade monitorizam e comunicam os parâmetros pertinentes durante cada período de informação e apresentam dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia à autoridade administradora, em conformidade com o disposto no capítulo II do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho(*).

(*) Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

Artigo 3.º-GC

Verificação e acreditação de emissões no setor do transporte marítimo

Cabe à autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo assegurar que a comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia apresentados por essa companhia de transporte marítimo nos termos do artigo 3.º-GB é objeto de verificação em consonância com as regras em matéria de verificação e acreditação estabelecidas no capítulo III do Regulamento (UE) 2015/757(*).

(*) Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

Autoridades administradoras das companhias de transporte marítimo

1. A autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo é:
- a) No caso de uma companhia de transporte marítimo registada num Estado-Membro, o Estado-Membro onde a companhia de transporte marítimo se encontra registada;
 - b) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro, o Estado-Membro com o maior número estimado de escalas portuárias em viagens realizadas por essa companhia de transporte marítimo nos últimos [...] quatro anos de monitorização e abrangidas pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 3.º-G;
 - c) No caso de uma companhia de transporte marítimo não registada num Estado-Membro e que não tenha realizado nenhuma viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 3.º-G nos últimos [...] quatro anos de monitorização, o Estado-Membro [...] ao qual tenha chegado um navio dessa companhia de transporte marítimo ou a partir do qual tenha iniciado a sua primeira viagem abrangida pelo âmbito de aplicação estabelecido no artigo 3.º-G.
- [...]
2. Com base nas melhores informações disponíveis, a Comissão, por meio de atos de execução, estabelece:
- a) Antes de 1 de fevereiro de [...] [2024/ano após [...] o prazo de transposição da presente diretiva de alteração], a publicação de uma lista de companhias de transporte marítimo que realizaram, em 1 de janeiro de [...] [2024/ano [...] após o prazo de transposição da presente diretiva de alteração] ou a partir dessa data, uma atividade de transporte marítimo enumerada no anexo I abrangida pelo âmbito de aplicação definido no artigo 3.º-G, especificando nessa lista a autoridade administradora de cada companhia de transporte marítimo, em conformidade com o n.º 1; e

- b) [...] Posteriormente de dois em dois anos, antes de 1 de fevereiro, uma lista atualizada para reatribuir as companhias de transporte marítimo registadas num Estado-Membro a outra autoridade administradora, caso tenham alterado o Estado-Membro de registo na União nos termos do n.º 1, alínea a), do presente artigo [...], ou incluir companhias de transporte marítimo que realizaram subsequentemente uma atividade de transporte marítimo enumerada no anexo I abrangida pelo âmbito de aplicação definido no artigo 3.º-G, em conformidade com o n.º 1, alínea c), do presente artigo; e
- c) Posteriormente de quatro em quatro anos, antes de 1 de fevereiro, uma lista atualizada para reatribuir as companhias de transporte marítimo não registadas num Estado-Membro a outra autoridade administradora, em conformidade com o n.º 1, alínea b), do presente artigo.
- 2-A. A autoridade administradora que, de acordo com a lista elaborada nos termos do n.º 2, seja responsável por uma companhia de transporte marítimo mantém essa responsabilidade, independentemente de alterações subsequentes das atividades ou do registo dessa companhia, até essas alterações estarem contempladas numa lista atualizada.
3. A Comissão adota atos de execução para estabelecer regras pormenorizadas relativas à administração das companhias de transporte marítimo pelas autoridades administradoras ao abrigo da presente diretiva. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2."

Apresentação de relatórios e revisão

1. [...] Caso a Organização Marítima Internacional adote uma medida baseada no mercado global com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa do transporte marítimo, a Comissão revê a presente diretiva de modo a ter em conta estes progressos. [...] Para o efeito, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sem demora e em todo o caso antes do balanço mundial, a realizar em 2028 [...], e o mais tardar até 30 de setembro de 2028 [...]. Nesse relatório, a Comissão analisar essa medida no que diz respeito à sua ambição à luz dos objetivos do Acordo de Paris e à sua integridade ambiental em geral. Examina igualmente qualquer questão relacionada com a eventual coexistência ou alinhamento da presente diretiva com essa medida. Se for caso disso, o [...] relatório é acompanhado de uma proposta legislativa de [...] alteração da presente diretiva [...], em consonância com os compromissos da União em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União, assegurando a aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global adotada pela Organização Marítima Internacional, tendo simultaneamente em conta a necessidade da coerência entre o CELE e essa medida e de evitar encargos duplos significativos daí resultantes.

2. A Comissão acompanha a aplicação do presente capítulo no que respeita ao transporte marítimo, em especial para detetar comportamentos evasivos, a fim de os impedir numa fase inicial, e comunica eventuais tendências no que diz respeito a companhias que procurem evitar ficar vinculadas ao cumprimento dos requisitos previstos na presente diretiva. Se for caso disso, a Comissão propõe medidas para [...] fazer face a essas tendências."

3. O mais tardar até 31 de dezembro de 2026, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório em que examina a viabilidade e a relação custo-eficácia da inclusão na presente diretiva:

a) Das emissões adicionais de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo;

b) Das emissões provenientes dos navios [...] com arqueação bruta inferior a 5 000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas.

Esse relatório deve ter igualmente em conta as interligações entre a presente diretiva e o Regulamento (UE) 2015/757 e basear-se na experiência adquirida com a aplicação do mesmo. Nesse relatório, a Comissão analisa igualmente a melhor forma de a presente diretiva promover a adoção de combustíveis navais renováveis e hipocarbónicos ao longo do ciclo de vida. Se for caso disso, o relatório pode ser acompanhado de propostas legislativas.

(7) O artigo 3.º-H passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 3.º-H

Âmbito

As disposições do presente capítulo são aplicáveis aos títulos de emissão de gases com efeito de estufa e à atribuição e concessão de licenças de emissão respeitantes às atividades enumeradas no anexo I, com exclusão das atividades de aviação e de transporte marítimo.";

(8) No artigo 6.º, n.º 2, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

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

(9) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) São suprimidas as palavras "do Parlamento Europeu e do Conselho(1)" e a nota de rodapé (1);

b) É aditado o seguinte parágrafo:

"A Comissão analisa a eficácia das sinergias com a Diretiva 2010/75/UE.

A concessão de títulos com relevo para o domínio do ambiente e do clima deve ser coordenada para assegurar uma execução eficaz e mais célere das medidas necessárias ao cumprimento dos objetivos da UE em matéria de clima e energia.

A Comissão pode apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no contexto de futuras revisões da presente diretiva.";

(10) No artigo 9.º, é aditado o seguinte número:

"Em [ano a seguir à entrada em vigor da presente alteração], a quantidade de licenças de emissão a nível da União é reduzida [– milhões de licenças de emissão (a determinar consoante o ano de entrada em vigor)]. No mesmo ano, a quantidade de licenças de emissão a nível da União para o setor do transporte marítimo aumenta [79 – milhões de licenças de emissão (79 milhões de licenças de emissão se o ano de entrada em vigor for 2023 / 75 milhões de licenças de emissão se o ano de entrada em vigor for 2024)]. A partir de [ano a seguir à entrada em vigor da presente alteração], o fator linear é de 4,2 %. A Comissão publica a quantidade de licenças de emissão a nível da União no prazo de três meses a contar de [inserir a data de entrada em vigor da alteração]. O fator linear aplica-se igualmente às licenças de emissão correspondentes às emissões médias das atividades de transporte marítimo comunicadas nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 relativamente a 2018 e 2019, a que se refere o artigo 3.º-G.

A Comissão publica a quantidade de licenças de emissão a nível da União no prazo de três meses a contar de [inserir a data de entrada em vigor da alteração].";

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

a) No n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Da quantidade total de licenças de emissão entre 2021 e 2030, 2 % é vendida em leilão para criar um fundo (a seguir designado por "Fundo de Modernização") destinado a melhorar a eficiência energética e a modernizar os sistemas energéticos de certos Estados-Membros (a seguir designados por "Estados-Membros beneficiários"), tal como estabelecido no artigo 10.º-D. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB per capita a preços de mercado inferior a 60 % da média da União em 2013. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte A.

Além disso, 2,5 % da quantidade total de licenças de emissão entre [ano a seguir à entrada em vigor da diretiva] e 2030 é vendida em leilão para o Fundo de Modernização. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB per capita a preços de mercado inferior a [...] 75 % da média da União no período compreendido entre 2016 e 2018. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte B.";

b) No n.º 3, a primeira e segunda frases passam a ter a seguinte redação:

"3. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas pelas vendas em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 2, à exceção das receitas consideradas como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE e inscritas no orçamento da União. Os Estados-Membros [...] devem utilizar essas receitas [...], à exceção das receitas utilizadas para compensar os custos indiretos do carbono referidos no artigo 10.º-A, n.º 6, ou o valor financeiro equivalente a essas receitas, para um ou mais dos seguintes fins:";

c) No n.º 3, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

"h) Medidas que visem melhorar a eficiência energética, os sistemas de aquecimento urbano e o isolamento, ou prestar apoio financeiro para atender aos aspetos sociais em agregados familiares de rendimentos mais baixos e médios, incluindo por via da redução dos impostos geradores de distorção;"

c-A) No n.º 3, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Considera-se que os Estados-Membros cumprem o disposto no presente número se definirem e aplicarem políticas orçamentais ou financeiras de apoio, incluindo, em particular, nos países em desenvolvimento, ou políticas internas de regulamentação que estimulem o apoio financeiro, concebidas para os fins mencionados no primeiro parágrafo e cujo valor seja equivalente às receitas a que se refere o primeiro parágrafo. "

d) No n.º 4, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

"4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar a presente diretiva no que diz respeito ao calendário, à administração e a outros aspetos dos leilões, incluindo as modalidades dos leilões necessárias para a transferência de uma quota-parte das receitas para o orçamento da União como receitas afetadas externas, em conformidade com o artigo 30.º-D, n.º 4-A, ou como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, a fim de assegurar que estes se processam de forma aberta, transparente, harmonizada e não discriminatória."

(12) O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) após o segundo parágrafo, é inserido o seguinte [...] parágrafo:

[...] "Não são atribuídas licenças de emissão a título gratuito às instalações de setores ou subsetores que estejam abrangidos por outras medidas destinadas a fazer face ao risco de fuga de carbono, estabelecidas no Regulamento (UE) .../.. [*referência ao Regulamento MACF*](**). As medidas referidas no primeiro parágrafo devem ser ajustadas em conformidade."

(*) Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1).".

(**) [*Referência completa ao Regulamento MACF*].

ii) no final do terceiro parágrafo, é aditada a seguinte frase:

"A fim de providenciar mais incentivos à redução das emissões de gases com efeito de estufa e à melhoria da eficiência energética, os parâmetros de referência ex ante a nível da União são revistos antes do período compreendido entre 2026 e 2030, tendo em vista a eventual alteração das definições e dos limites do sistema dos atuais parâmetros de referência dos produtos.";

b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

"1-A. A partir da data de aplicação do mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço, não são atribuídas licenças de emissão a título gratuito à produção dos produtos enumerados no anexo I do Regulamento [MACF].

Em derrogação do parágrafo anterior, durante os primeiros anos de vigência do Regulamento [MACF], a produção destes produtos beneficia da atribuição de licenças de emissão a título gratuito em quantidades reduzidas. É aplicado um fator de redução à atribuição de licenças de emissão a título gratuito para a produção destes produtos (fator MACF). O fator MACF corresponde a 100 % durante o período compreendido entre a entrada em vigor do [Regulamento MACF] e o final de 2025 e sofre uma redução anual de [...] 5 pontos percentuais de 2026 a 2028, 10 pontos percentuais de 2029 a 2032 e 15 pontos percentuais de 2033 a 2035, de maneira que atinja 0 % no décimo ano.

A redução da quantidade de licenças de emissão atribuídas a título gratuito é calculada anualmente como a quota-parte média da procura de licenças de emissão atribuídas a título gratuito para a produção dos produtos enumerados no anexo I do Regulamento [MACF], em comparação com a procura total calculada de licenças de emissão atribuídas a título gratuito para todas as instalações no período em causa referido no artigo 11.º, n.º 1. É aplicado o fator MACF.

As licenças de emissão resultantes da redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito são destinadas a apoiar a inovação, nos termos do artigo 10.º-A, n.º 8.";

c) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

i) no terceiro parágrafo, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c) Para o período compreendido entre 2026 e 2030, os valores dos parâmetros de referência são determinados da mesma forma que a prevista nas alíneas a) e d), com base nas informações apresentadas nos termos do artigo 11.º para os anos de 2021 e 2022 e com base na aplicação da taxa de redução anual relativamente a cada ano entre 2008 e 2028;"

ii) ao terceiro parágrafo é aditada a seguinte alínea d):

"d) Se a taxa de redução anual for superior a 2,5 % ou inferior a 0,2 %, os valores dos parâmetros de referência para o período compreendido entre 2026 e 2030 são os valores dos parâmetros de referência aplicáveis no período compreendido entre 2013 e 2020 após aplicação da taxa de redução mais pertinente de entre as duas referidas, relativamente a cada ano entre 2008 e 2028.";

iii) o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A título de derrogação no que diz respeito aos valores dos parâmetros de referência para os compostos aromáticos e o gás de síntese, esses valores são ajustados por aplicação da mesma percentagem que os valores de referência aplicáveis às refinarias, a fim de preservar condições de concorrência equitativas para os produtores desses produtos.";

d) Os n.ºs 3 e 4 são suprimidos;

e) No n.º 6, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Os Estados-Membros devem adotar medidas financeiras em conformidade com o segundo e o quarto parágrafos a favor de setores ou subsetores expostos a um risco real de fuga de carbono, devido aos significativos custos indiretos efetivamente incorridos pelo facto de os custos das emissões de gases com efeito de estufa se repercutirem nos preços da eletricidade, desde que essas medidas financeiras estejam em conformidade com as regras relativas aos auxílios estatais e, em especial, desde que não causem distorções indevidas da concorrência no mercado interno. As medidas financeiras adotadas não podem compensar custos indiretos abrangidos pela atribuição de licenças de emissão a título gratuito, em conformidade com os parâmetros de referência estabelecidos nos termos do n.º 1. Se um Estado-Membro despende um montante superior ao equivalente a 25 % das receitas geradas com a venda em leilão a que se refere o artigo 10.º, n.º 3, no ano em que foram incorridos os custos indiretos, deve expor os motivos pelos quais foi excedido esse montante.";

f) No n.º 7, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A partir de 2021, as licenças de emissão que, nos termos dos n.ºs 19, 20 e 22, não tiverem sido atribuídas a instalações são acrescentadas à quantidade de licenças de emissão que ficaram reservadas nos termos do disposto no primeiro período do primeiro parágrafo do presente número.";

g) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

"8. Uma quota de 365 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito nos termos do presente artigo e uma quota de 85 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão nos termos do artigo 10.º, bem como as licenças resultantes da redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito referida no artigo 10.º-A, n.º 1-A, ficam disponíveis para um fundo destinado a apoiar a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos e a contribuir para os objetivos de poluição zero (a seguir designado por "Fundo de Inovação"). As licenças de emissão que não forem concedidas a operadores de aeronaves devido ao encerramento da sua atividade e que não sejam necessárias para cobrir eventuais défices de devolução destes operadores são utilizadas para apoiar a inovação, conforme referido na primeira frase.

Além disso, 50 milhões de licenças de emissão não atribuídas da reserva de estabilização do mercado completam as receitas remanescentes dos 300 milhões de licenças de emissão disponíveis no período compreendido entre 2013 e 2020 nos termos da Decisão 2010/670/UE da Comissão(*) e são utilizadas atempadamente para apoiar a inovação a que se refere o primeiro parágrafo.³⁵[...]

³⁵ Na orientação geral sobre a proposta relativa ao FuelUE Transportes Marítimos, o Conselho decidiu suprimir a disposição que determina que as receitas provenientes de sanções nos termos do referido regulamento são receitas afetadas externas.

O Fundo de Inovação abrange os setores enumerados no anexo I e no anexo III, incluindo a captura e a utilização de carbono (CUC) em condições de segurança ambiental que contribuam substancialmente para atenuar as alterações climáticas, bem como os produtos que substituam produtos hipercarbónicos dos setores enumerados no anexo I, e ajuda a incentivar a conceção e a execução de projetos que visem a captura e o armazenamento geológico de CO₂ (CAC) em condições de segurança ambiental, bem como de tecnologias inovadoras no domínio das energias renováveis e do armazenamento de energia, em locais geograficamente equilibrados. O Fundo de Inovação pode ainda apoiar tecnologias e infraestruturas altamente inovadoras destinadas a descarbonizar o setor do transporte marítimo e a incentivar a produção de combustíveis com emissões baixas ou nulas de carbono para os setores do transporte marítimo, da aviação, do transporte ferroviário e do transporte rodoviário.

A Comissão presta especial atenção [...] aos projetos dos setores abrangidos pelo [Regulamento MACF] que visem a apoiar a inovação nos domínios das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono, da captura e armazenamento geológico de carbono, das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma que contribua para atenuar as alterações climáticas, com o objetivo de que, durante o período de 2021-2030, seja atribuída aos projetos nesses setores uma percentagem significativa do valor financeiro equivalente às licenças de emissão mencionadas no n.º 1-A do presente artigo, e pode lançar, antes de 2027, convites à apresentação de propostas dedicadas aos setores abrangidos pelo [Regulamento MACF].

A Comissão presta especial atenção aos projetos que contribuam direta ou indiretamente para a descarbonização do setor marítimo, podendo lançar convites à apresentação de propostas para o efeito, se for caso disso.

São elegíveis projetos no território de todos os Estados-Membros, inclusive projetos de pequena escala. As tecnologias que recebem apoio devem ser inovadoras e não podem ser ainda comercialmente viáveis numa escala semelhante sem apoio, mas devem representar soluções revolucionárias ou ser suficientemente maduras para serem aplicadas numa escala pré-comercial.

A Comissão assegura que as licenças de emissão destinadas ao Fundo de Inovação são vendidas em leilão, de acordo com os princípios e as modalidades estabelecidas no artigo 10.º, n.º 4. As receitas das vendas em leilão constituem receitas afetadas externas em conformidade com o artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro. As autorizações orçamentais para ações cuja realização se estenda por mais de um exercício podem ser fracionadas por diversos exercícios em parcelas anuais.

Até 31 de dezembro de 2023, e posteriormente todos os anos, a Comissão apresenta ao Comité das Alterações Climáticas referido no artigo 22.º-A, n.º 1, um relatório sobre a execução do Fundo de Inovação, proporcionando uma análise dos projetos selecionados, por setor e por Estado-Membro.

[...]

A Comissão, mediante pedido, presta assistência técnica aos Estados-Membros em que se verifica uma baixa participação efetiva, com o objetivo de aumentar as capacidades desses Estados-Membros para apoiar os esforços que os proponentes de projetos envidam nos respetivos territórios com vista à apresentação de pedidos de financiamento de projetos amadurecidos pelo Fundo de Inovação, a fim de melhorar a participação geográfica efetiva no Fundo de Inovação e aumentar a qualidade global dos projetos apresentados. Os projetos são selecionados com base em critérios objetivos e transparentes, tendo em conta, se for caso disso, a medida em que contribuem para reduzir as emissões bem abaixo dos parâmetros de referência referidos no n.º 2. A Comissão visa uma cobertura geográfica efetiva em toda a União e baseada na qualidade, e assegura um acompanhamento abrangente dos progressos e um seguimento adequado.

Sob reserva do acordo dos candidatos, após o encerramento do convite à apresentação de propostas, a Comissão informa os Estados-Membros dos pedidos de financiamento de projetos nos respetivos territórios e presta-lhes informações pormenorizadas sobre esses pedidos, a fim de facilitar a coordenação do apoio aos projetos por parte dos Estados-Membros. Além disso, a Comissão informa os Estados-Membros sobre a lista de projetos pré-selecionados antes da concessão do apoio.

Os projetos devem ser suscetíveis de ter uma aplicação generalizada ou de reduzir significativamente os custos da transição para uma economia hipocarbónica dos setores em causa. Os projetos que envolvam a captura e utilização de carbono devem gerar uma redução líquida das emissões e garantir a prevenção ou o armazenamento permanente de CO₂. O Fundo de Inovação pode apoiar projetos através de concursos competitivos, tais como contratos por diferenças para o carbono. No caso das subvenções concedidas por via de convites à apresentação de propostas, podem ser apoiados até 60 % dos custos pertinentes dos projetos, dos quais 40 %, no máximo, não estão necessariamente dependentes da prevenção verificada de emissões de gases com efeito de estufa, desde que cumpram objetivos intermédios predeterminados, tendo em conta a tecnologia utilizada. No caso do apoio prestado por via de concursos e no caso da prestação de assistência técnica, podem ser apoiados até 100 % dos custos pertinentes dos projetos.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar a presente diretiva no respeitante às regras de funcionamento do Fundo de Inovação, incluindo o procedimento e os critérios de seleção, bem como os setores elegíveis e os requisitos técnicos para os diferentes tipos de apoio.

Nenhum projeto pode receber apoio, no âmbito do mecanismo previsto no presente número, que exceda 15 % do número total de licenças de emissão disponíveis para o efeito. Essas licenças de emissão devem ser tidas em conta para os efeitos do n.º 7.;

(*) Decisão 2010/670/UE da Comissão, de 3 de novembro de 2010, que estabelece critérios e medidas para o financiamento de projetos de demonstração comercial tendo em vista a captura e o armazenamento geológico de CO₂ em condições de segurança ambiental, bem como de projetos de demonstração de tecnologias inovadoras de aproveitamento de energias renováveis no contexto do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 290 de 6.11.2010, p. 39).

h) No n.º 19, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

"19. Não são atribuídas licenças de emissão a título gratuito a instalações que tenham cessado atividade.";

i) É aditado o seguinte n.º 22:

"22. Caso seja necessário corrigir as quantidades de licenças de emissão atribuídas a título gratuito nos termos do artigo 11.º, n.º 2, esses ajustamentos são efetuados retirando ou acrescentando licenças de emissão à quantidade de licenças que ficaram reservadas nos termos do n.º 7 do presente artigo.";

(12-A) Ao artigo 10.º-B, n.º 4, são aditados os seguintes parágrafos:

Nos Estados-Membros em que, em média, no período de 2014 a 2018, a percentagem de emissões provenientes de instalações de aquecimento urbano em relação ao total de emissões da UE, dividida pela percentagem do PIB dos Estados-Membros em relação ao PIB total da UE, seja superior a 6,5, no caso do aquecimento urbano, no período de 2026 a 2030, devem ser atribuídas às instalações licenças de emissão a título gratuito adicionais correspondentes a 30 % da quantidade determinada nos termos do artigo 10.º-A, desde que seja registado um volume de investimento equivalente ao valor dessa atribuição adicional a título gratuito, a fim de reduzir significativamente as emissões antes de 2030, em conformidade com os planos de neutralidade climática, em conformidade com o terceiro parágrafo, e que o cumprimento das metas e dos marcos referidos na alínea b) do terceiro parágrafo seja confirmado pela verificação efetuada em conformidade com o quarto parágrafo.

Até 1 de maio de 2024, os operadores de instalações de aquecimento urbano estabelecem um plano de neutralidade climática para as suas instalações. Esse plano deve ser coerente com o objetivo em matéria de neutralidade climática estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119, devendo definir:

- a) Medidas e investimentos para alcançar a neutralidade climática até 2050 a nível da instalação ou da empresa;
- b) Metas e marcos intermédios para avaliar, até 31 de dezembro de 2025 e subsequentemente até 31 de dezembro, de cinco em cinco anos, os progressos realizados para alcançar a neutralidade climática, conforme estabelecido na alínea a);
- c) Uma estimativa do impacto de cada uma das medidas e investimentos referidos na alínea a), no que diz respeito à redução das emissões de gases com efeito de estufa.

O cumprimento das metas e dos marcos referidos no terceiro parágrafo, alínea b), é verificado até 31 de dezembro de 2025 e subsequentemente até 31 de dezembro [...], de cinco em cinco anos, em conformidade com os procedimentos de verificação e acreditação previstos no artigo 15.º. Não podem ser atribuídas licenças de emissão a título gratuito para além do referido no primeiro parágrafo se o cumprimento das metas e objetivos intermédios não tiver sido verificado em 2025 ou em 2030.

(13) No artigo 10.º-C, o n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

"Os Estados-Membros devem exigir às instalações de produção de eletricidade e aos operadores da rede beneficiários que apresentem, até 28 de fevereiro de cada ano, um relatório sobre a execução dos seus investimentos selecionados, que inclua o saldo das licenças de emissão atribuídas a título gratuito e as despesas de investimento efetuadas, bem como o tipo de investimentos apoiados. Os Estados-Membros devem apresentar relatórios sobre esta matéria à Comissão, que os torna públicos.";

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

a) No n.º 1, o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:

"1. É criado, para o período compreendido entre 2021 e 2030, um fundo de apoio a investimentos propostos pelos Estados-Membros beneficiários, incluindo para financiar projetos de investimento de pequena escala, e destinados a modernizar os sistemas energéticos e a melhorar a eficiência energética (a seguir designado por "Fundo de Modernização"). O Fundo de Modernização é financiado pela venda em leilão de licenças de emissão, prevista no artigo 10.º, para os Estados-Membros beneficiários aí mencionados.

Os investimentos apoiados devem ser coerentes com os objetivos da presente diretiva, bem como com os objetivos da Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, sobre o Pacto Ecológico Europeu(*) e do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho(**) e com os objetivos a longo prazo expressos no Acordo de Paris. Não pode ser concedido nenhum apoio do Fundo de Modernização a instalações de produção de energia que utilizem combustíveis fósseis. Não obstante o disposto na frase anterior, as receitas provenientes das licenças de emissão sujeitas à notificação nos termos do artigo 10.º-D, n.º 4, podem ser utilizadas para investimentos que envolvam combustíveis fósseis gasosos. Não obstante o disposto na mesma frase, as receitas provenientes das licenças de emissão a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, terceiro parágrafo e leiloadas antes de 31 de dezembro de 2029 podem também ser utilizadas para investimentos que envolvam combustíveis fósseis gasosos, caso a atividade seja considerada sustentável do ponto de vista ambiental nos termos do Regulamento (UE) 2020/852 e seja devidamente justificada por razões de segurança energética. ";

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).";

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Pelo menos 80 % dos recursos financeiros do Fundo de Modernização são utilizados para apoiar investimentos nos seguintes domínios:

- a) Produção e utilização de eletricidade proveniente de fontes renováveis;
- b) Aquecimento e arrefecimento provenientes de fontes renováveis;
- c) Melhoria da eficiência energética no lado da procura, incluindo nos setores da indústria, dos transportes, dos edifícios, da agricultura e dos resíduos;

- d) Armazenamento de energia e modernização das redes de energia, incluindo as condutas de aquecimento urbano, as redes de transporte de eletricidade e o aumento das interligações entre os Estados-Membros;
- e) Apoio aos agregados familiares com baixos rendimentos, incluindo em zonas rurais e remotas, para combater a pobreza energética e modernizar os seus sistemas de aquecimento; e
- f) Uma transição justa nas regiões dependentes do carbono nos Estados-Membros beneficiários, no intuito de apoiar a reafetação, a reconversão e a requalificação de trabalhadores, a educação, as iniciativas de procura de emprego e as empresas em fase de arranque, em diálogo com os parceiros sociais.";

c) O n.º 11 passa a ter a seguinte redação:

"11. O comité de investimento apresenta anualmente à Comissão e ao Comité das Alterações Climáticas referido no artigo 22.º-A, n.º 1, um relatório sobre a experiência adquirida com a avaliação dos investimentos, nomeadamente em termos da redução das emissões e dos custos de atenuação. Até 31 de dezembro de 2024, tendo em conta as conclusões do Comité de Investimento, a Comissão reaprecia os domínios dos projetos a que se refere o n.º 2 e a base das recomendações do Comité de Investimento.";

14-A) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a expressão "28 de fevereiro" é substituída pela expressão "30 de junho";

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

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros asseguram o reconhecimento das licenças de emissão concedidas pelas autoridades competentes dos outros Estados-Membros para efeitos do cumprimento das obrigações dos operadores, dos operadores de aeronaves ou das companhias de transporte marítimo nos termos do n.º 3";

b) É suprimido o n.º 2-A;

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

"3. Os Estados-Membros, os Estados-Membros administradores e as autoridades administradoras de companhias de transporte marítimo asseguram que, até [...] 30 de setembro de cada ano:

a) O operador de cada instalação devolve um número de licenças de emissão equivalente ao total de emissões dessa instalação durante o ano civil anterior, conforme verificado nos termos do artigo 15.º;

b) Cada operador de aeronaves devolve um número de licenças de emissão equivalente ao respetivo total de emissões durante o ano civil anterior, conforme verificado nos termos do artigo 15.º;

c) Cada companhia de transporte marítimo devolve um número de licenças de emissão equivalente ao respetivo total de emissões durante o ano civil anterior, conforme verificado nos termos do artigo 3.º-GC.

Os Estados-Membros, os Estados-Membros administradores e as autoridades administradoras de companhias de transporte marítimo devem assegurar que as licenças de emissão devolvidas nos termos do primeiro parágrafo são subsequentemente anuladas.";

d) A seguir ao n.º 3, são inseridos os seguintes números:

"3-E. Em derrogação do n.º 3, primeiro parágrafo, alínea c) [...], as companhias de transporte marítimo podem devolver menos 5 % de licenças de emissão do que as suas emissões verificadas até 31 de dezembro de 2030 no que respeita aos seus navios de classe de navegação no gelo, desde que esses navios sejam da classe de gelo IA ou IA Super ou de uma classe de gelo equivalente, estabelecida com base na Recomendação 25/7 da HELCOM.

Visto que são devolvidas menos licenças de emissão do que as emissões verificadas, assim que for determinada a diferença entre as emissões verificadas e as licenças de emissão devolvidas em cada um desses anos, anula-se a quantidade correspondente de licenças de emissão, em vez de as vender em leilão nos termos do artigo 10.º.

3-D. Em derrogação do n.º 3, primeiro parágrafo, alínea c), e do artigo 16.º, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, prevê, por meio de um ato de execução, que os Estados-Membros considerem cumpridos os requisitos estabelecidos nas referidas disposições e que não tomem quaisquer medidas contra as companhias de transporte marítimo relativamente às emissões causadas pelas viagens efetuadas até 31 de dezembro de 2030 por navios de passageiros, com exceção dos navios de cruzeiro, e por navios ro-pax, entre um porto de uma ilha sob jurisdição desse Estado-Membro requerente e um porto sob a jurisdição desse mesmo Estado-Membro, bem como pelas atividades relacionadas com essas viagens que esses navios desempenham quando estão atracados. A ilha deve ter uma população permanente inferior a 50 000 residentes permanentes, de acordo com o último recenseamento oficial da população.

A Comissão publica e mantém atualizada uma lista das ilhas a que se refere o primeiro parágrafo e dos portos em causa.

3-C. Em derrogação do n.º 3, primeiro parágrafo, alínea c), e do artigo 16.º, a Comissão, a pedido conjunto de dois Estados-Membros – um dos quais não tem fronteira terrestre com outro Estado-Membro e o outro é o Estado-Membro geograficamente mais próximo do primeiro –, prevê, por meio de um ato de execução, que os Estados-Membros considerem cumpridos os requisitos estabelecidos nas referidas disposições e que não tomem quaisquer medidas contra as companhias de transporte marítimo relativamente às emissões causadas pelas viagens entre os dois Estados-Membros efetuadas até 31 de dezembro de 2030 por navios de passageiros ou ro-pax no âmbito de um contrato de serviço público transnacional ou de uma obrigação de serviço público transnacional estabelecido no pedido conjunto, bem como pelas atividades relacionadas com essas viagens que esses navios desempenham quando estão atracados.

3-B. A obrigação de devolução de licenças de emissão não é aplicável às emissões causadas pelas viagens efetuadas até 31 de dezembro de 2030 entre um porto situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um porto situado no mesmo Estado-Membro, incluindo portos situados numa mesma região ultraperiférica e entre as regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro, bem como pelas atividades relacionadas com essas viagens que esses navios desempenham quando estão atracados. "

e) No n.º 3-A, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

"3-A. Se necessário, e enquanto for necessário a fim de proteger a integridade ambiental do CELE, os operadores, os operadores de aeronaves e as companhias de transporte marítimo no âmbito do CELE devem ser proibidos de utilizar licenças de emissão concedidas por um Estado-Membro em relação ao qual existem obrigações extintas de operadores de aeronaves, de companhias de transporte marítimo e de outros operadores.";

f) É inserido o seguinte n.º 3-B:

"3-B. Não são impostas obrigações de devolução de licenças de emissão relativamente às emissões de gases com efeito de estufa que sejam considerados como tendo sido capturados e utilizados para se tornarem quimicamente ligados a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização.

A Comissão adota atos de execução relativos aos critérios para determinar se os gases com efeito de estufa se tornaram quimicamente ligados a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.";

(16) No artigo 14.º, n.º 1, primeiro parágrafo, são aditadas as seguintes frases:

"Os referidos atos de execução aplicam os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de gases com efeito de estufa relativos à utilização de biomassa estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho(*), com os ajustamentos necessários para efeitos de aplicação da presente diretiva, para que esta biomassa tenha um fator de emissão zero. Os atos especificam as regras de contabilização do armazenamento de emissões provenientes de uma mistura de fontes com fator de emissão zero e fontes com fator de emissão diferente de zero. Especificam ainda as regras de contabilização das emissões provenientes de combustíveis renováveis de origem não biológica e de combustíveis de carbono reciclado, assegurando que estas emissões são contabilizadas e que é evitada a dupla contabilização.;

(* Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).";

(17) O título do capítulo IV passa a ter a seguinte redação:

"DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS À AVIAÇÃO, AO TRANSPORTE MARÍTIMO E ÀS INSTALAÇÕES FIXAS";

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

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros devem assegurar a publicação dos nomes dos operadores, dos operadores de aeronaves e das companhias de transporte marítimo que não devolvam licenças de emissão suficientes nos termos da presente diretiva.";

b) É inserido o seguinte n.º 3-A:

"3-A. As sanções estabelecidas no n.º 3 também são aplicáveis às companhias de transporte marítimo.";

c) É inserido o seguinte n.º 11-A:

"11-A. Em relação às companhias de transporte marítimo que não tenham cumprido as obrigações de devolução relativas a dois ou mais períodos de informação consecutivos, e caso a aplicação de outras medidas de execução não tenha conseguido assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de entrada pode, [...] depois de dar oportunidade à companhia de transporte marítimo em causa de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de expulsão, que é notificada à Comissão, à Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, os Estados-Membros, com a exceção do Estado-Membro cuja bandeira o navio arvora, devem recusar a entrada dos navios sob a responsabilidade da companhia de transporte marítimo em causa em qualquer dos seus portos até a referida companhia cumprir as obrigações de devolução que lhe incumbem por força do artigo 12.º. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro e entrar [...] ou se encontrar [...] num dos seus portos, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, [...] detém o navio até que a companhia de transporte marítimo cumpra as suas obrigações.

Se um navio que arvora pavilhão de um Estado-Membro estiver numa situação de incumprimento a que se refere o primeiro parágrafo enquanto se encontrar num dos portos do Estado-Membro cujo pavilhão arvora, o Estado-Membro em causa pode, depois de dar à companhia de transporte marítimo em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de detenção do pavilhão até que a companhia de transporte marítimo cumpra as suas obrigações. Desse facto informa a Comissão, a EMSA e os outros Estados-Membros. Na sequência da emissão de tal ordem de detenção do pavilhão, cada Estado-Membro toma as mesmas medidas aplicáveis na sequência de uma ordem de expulsão nos termos do primeiro parágrafo.

O disposto no presente número não prejudica as normas marítimas internacionais aplicáveis aos navios em perigo. ";

(19) O artigo 18.º-B passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 18.º-B

Assistência da Comissão, da Agência Europeia da Segurança Marítima e de outras organizações competentes

1. Para efeitos do cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos do artigo 3.º-C, n.º 4, e dos artigos 3.º-F, 3.º-GB, 3.º-GC, 3.º-GD, 3.º-GE e 18.º-A, a Comissão, o Estado-Membro responsável e as autoridades administradoras de uma companhia de transporte marítimo podem solicitar a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima ou de outra organização competente, podendo para tal celebrar acordos apropriados com essas organizações.
2. A Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima, procura desenvolver instrumentos adequados e orientações para facilitar e coordenar as atividades de verificação e execução relacionadas com a aplicação da presente diretiva ao transporte marítimo. Na medida do possível, essas orientações e instrumentos são disponibilizados aos Estados-Membros e aos verificadores para fins de partilha de informações e com vista a melhor assegurar uma aplicação sólida da presente diretiva."

(20) Ao artigo 30.º são aditados os seguintes n.ºs 2-A e 5 [...]:

"2-A. As medidas aplicáveis aos setores MACF devem ser revistas tendo em conta a aplicação do Regulamento (UE) xxx [referência ao Regulamento MACF]. Antes de 1 de janeiro de 2026 e posteriormente de dois em dois anos, a Comissão avalia, no âmbito dos seus relatórios apresentados ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do artigo 30.º do [Regulamento MACF], o impacto do mecanismo sobre o risco de fuga de carbono, nomeadamente em relação às exportações. O relatório avalia a necessidade de tomar medidas adicionais, incluindo medidas legislativas, para fazer face aos riscos de fuga de carbono. O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa."

"5. Até 31 de dezembro de 2026, a Comissão apresenta um relatório de avaliação do impacto e da viabilidade da inclusão obrigatória, a partir de 2031, de instalações para incineração de [...] resíduos urbanos [...] no sistema de comércio de licenças de emissão, nos termos do anexo 1 da Diretiva 2003/87/CE, tendo em conta os critérios aplicáveis, tais como as consequências para o mercado interno, as potenciais distorções da concorrência, a integridade ambiental, o alinhamento pelos objetivos da Diretiva-Quadro Resíduos³⁶ e a solidez e exatidão no que respeita à monitorização e ao cálculo das emissões. O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa [...] destinada a alterar a presente diretiva.";

(21) A seguir ao artigo 30.º, é inserido o seguinte capítulo IV-A:

"CAPÍTULO IV-A

SISTEMA DE COMÉRCIO DE LICENÇAS DE EMISSÃO PARA OS SETORES DOS EDIFÍCIOS E DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Artigo 30.º-A

Âmbito

As disposições do presente capítulo aplicam-se às emissões, aos títulos de emissão de gases com efeito de estufa, à concessão e à devolução de licenças de emissão, à monitorização, à comunicação e à verificação relacionadas com a atividade mencionada no anexo III. O presente capítulo não é aplicável às emissões abrangidas pelos capítulos II [...] e III.

Artigo 30.º-B

Títulos de emissão de gases com efeito de estufa

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, a partir de 1 de janeiro de 2025, nenhuma entidade regulamentada realiza a atividade mencionada no anexo III se não detiver um título emitido por uma autoridade competente nos termos dos n.ºs 2 e 3.

³⁶ [Referência a inserir].

2. Os pedidos de títulos de emissão de gases com efeito de estufa ao abrigo do presente capítulo apresentados às autoridades competentes pelas entidades regulamentadas nos termos do n.º 1 devem incluir, pelo menos:
 - a) Uma descrição da entidade regulamentada;
 - b) Uma descrição do tipo de combustíveis que introduz no consumo e que são utilizados em processos de combustão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, conforme definido no anexo III, e os meios pelos quais introduz esses combustíveis no consumo;
 - c) Uma descrição das utilizações finais previstas dos combustíveis introduzidos no consumo para a atividade mencionada no anexo III;
 - d) Uma descrição das medidas previstas para a monitorização e comunicação de emissões nos termos dos atos referidos nos artigos 14.º e 30.º-F;
 - e) Um resumo não técnico das informações fornecidas em conformidade com as alíneas a) a d).
3. A autoridade competente emite um título de emissão de gases com efeito de estufa, pelo qual autoriza a entidade regulamentada a que se refere no n.º 1 a realizar a atividade mencionada no anexo III, se considerar que a entidade em causa é capaz de monitorizar e comunicar as emissões correspondentes às quantidades de combustíveis introduzidas no consumo nos termos do anexo III.
4. Os títulos de emissão de gases com efeito de estufa devem incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
 - a) Nome e endereço da entidade regulamentada;
 - b) Uma descrição dos meios pelos quais a entidade regulamentada introduz os combustíveis no consumo nos setores abrangidos pelo presente capítulo;
 - c) Uma lista dos combustíveis que a entidade regulamentada introduz no consumo nos setores abrangidos pelo presente capítulo;
 - d) Um plano de monitorização que cumpra os requisitos previstos nos atos a que se refere o artigo 14.º;

- e) Os requisitos de comunicação previstos nos atos a que se refere o artigo 14.º;
 - f) A obrigação de devolver licenças de emissão, concedidas ao abrigo do presente capítulo, equivalentes ao total de emissões em cada ano civil, verificadas em conformidade com o artigo 15.º, no prazo de quatro meses a contar do termo do ano em causa.
5. Os Estados-Membros podem autorizar as entidades regulamentadas a atualizarem os planos de monitorização sem alteração do título. As entidades regulamentadas devem apresentar os eventuais planos de monitorização atualizados à autoridade competente, para aprovação.
6. A entidade regulamentada deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações previstas da natureza da sua atividade ou dos combustíveis que introduz no consumo que possam exigir a atualização do título de emissão de gases com efeito de estufa. Se necessário, a autoridade competente deve atualizar o título conforme previsto nos atos referidos no artigo 14.º. Em caso de alteração da identidade da entidade regulamentada abrangida pelo presente capítulo, a autoridade competente deve atualizar o título a fim de inserir o nome e o endereço da nova entidade regulamentada.

Artigo 30.º-C

Quantidade total de licenças de emissão

1. A quantidade de licenças de emissão a nível da União concedida ao abrigo do presente capítulo em cada ano a partir de [...] 2027 diminui de forma linear a partir de 2024. O valor referente a 2024 é definido como os limites de emissões para 2024, calculados com base nas emissões de referência previstas no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho(*) para os setores abrangidos pelo presente capítulo, aplicando a trajetória de redução linear a todas as emissões abrangidas pelo âmbito do referido regulamento. A quantidade diminui todos os anos após 2024 por um fator de redução linear de 5,15 %. Até 1 de janeiro de 2024, a Comissão publica a quantidade de licenças de emissão a nível da União para o ano de [...] 2027.

2. A quantidade de licenças de emissão a nível da União concedida ao abrigo do presente capítulo em cada ano a partir de 2028 diminui de forma linear a partir de 2025, com base nas emissões médias comunicadas ao abrigo do presente capítulo relativamente ao período de 2024 a 2026. A quantidade de licenças de emissão diminui por um fator de redução linear de 5,43 %, exceto se forem aplicáveis as condições estabelecidas no anexo III-A, n.º 1, caso em que a quantidade diminui por um fator de redução linear ajustado em conformidade com as regras previstas no anexo III-A, n.º 2. Até 30 de junho de 2027, a Comissão publica a quantidade de licenças de emissão a nível da União para o ano de 2028 e, se necessário, o fator de redução linear ajustado.
3. A quantidade de licenças de emissão a nível da União concedida ao abrigo do presente capítulo é ajustada de modo a compensar a quantidade de licenças de emissão devolvidas nos casos em que não tenha sido possível evitar a dupla contabilização das emissões, tal como referido no artigo 30.º-F, n.º 4. O ajustamento deve corresponder à quantidade total de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo que foram compensadas no ano de referência pertinente, em conformidade com os atos a que se refere o artigo 30.º-F, n.º 4.

(*) Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

Artigo 30.º-D

Leilão de licenças de emissão para a atividade mencionada no anexo III

1. A partir de [...] 2027, as licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo são vendidas em leilão, a não ser que sejam inseridas na reserva de estabilização do mercado criada pela Decisão (UE) 2015/1814. As licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo são vendidas em leilão separadamente das licenças de emissão abrangidas pelos capítulos II [...] e III.

2. A venda em leilão de licenças de emissão ao abrigo do presente capítulo terá início em [...] 2027, com um volume correspondente a 130 % dos volumes a leilão em [...] 2027 determinados com base na quantidade de licenças de emissão a nível da União para esse ano e nas respetivas quotas-partes e volumes a leiloar nos termos dos números 3, 4 e 5 [...]. Os volumes adicionais a leiloar só podem ser utilizados para efeitos de devolução de licenças de emissão nos termos do artigo 30.º-E, n.º 2, podendo ser leiloados até 30 de abril de 2028. Os volumes adicionais são deduzidos dos volumes de leilão para o período compreendido entre [...] 2029 e 2031. As condições aplicáveis a estes leilões iniciais são estabelecidas nos termos do n.º 6 e do artigo 10.º, n.º 4.

Em [...] 2027, 600 milhões de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo são criadas e mantidas na reserva de estabilização do mercado, nos termos do artigo 1.º-A, n.º 3, da Decisão (UE) 2015/1814.

3. Das licenças de emissão concedidas ao abrigo do presente capítulo, 150 milhões são vendidas em leilão, sendo todas as receitas provenientes destes leilões disponibilizadas ao Fundo de Inovação criado nos termos do artigo 10.º-A, n.º 8. O disposto no artigo 10.º-A, n.º 8, é aplicável às licenças de emissão referidas no presente número.
4. A quantidade total de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo, após dedução das quantidades estabelecidas no n.º 3, é vendida em leilão pelos Estados-Membros e distribuída entre estes em partes idênticas à quota-parte de cada Estado-Membro das emissões de referência previstas no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/842 para os setores abrangidos pelo presente capítulo, segundo a média do período compreendido entre 2016 e 2018.

4-A. Até 2032, as receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão pelos Estados-Membros a que se refere o n.º 4, até um montante de 59 000 000 000 EUR, são afetadas ao Fundo Social para o Clima criado pelo Regulamento (UE) 20.../nn [Regulamento Fundo Social para o Clima](*). Estas receitas constituem receitas afetadas externas nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, e são executadas em conformidade com as regras aplicáveis ao Fundo Social para o Clima.

O montante anual afetado ao Fundo não excede, para 2027, 10 500 000 000 EUR; para 2028, 10 150 000 000 EUR; para 2029, 9 950 000 000 EUR; para 2030, 9 750 000 000 EUR; para 2031, 9 500 000 000 EUR; e para 2032, 9 150 000 000 EUR.

Caso as receitas geradas pela venda em leilão a que se refere o n.º 4 sejam consideradas um recurso próprio nos termos do artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, o presente número deixa de ser aplicável.

5. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas pelas vendas em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 4, à exceção das receitas que constituem receitas afetadas externas, nos termos do n.º 4-A, ou das receitas consideradas como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE e inscritas no orçamento da União. Os Estados-Membros [...] devem utilizar essas receitas, ou o valor financeiro equivalente a elas, para uma ou várias das atividades referidas no artigo 10.º, n.º 3, ou para uma ou várias das seguintes ações:
- a) Medidas destinadas a contribuir para a descarbonização do aquecimento e do arrefecimento de edifícios ou para a redução das necessidades energéticas dos edifícios, incluindo a integração de energias renováveis e medidas conexas nos termos do artigo 7.º, n.º 11, e dos artigos 12.º e 20.º da Diretiva 2012/27/UE [atualizar as referências após a revisão da diretiva], bem como medidas de apoio financeiro aos agregados familiares com baixos rendimentos no domínio dos edifícios com pior desempenho energético;
 - b) Medidas destinadas a acelerar a utilização de veículos com nível nulo de emissões ou a prestar apoio financeiro com vista ao desenvolvimento de infraestruturas de abastecimento e de carregamento totalmente interoperáveis direcionadas para veículos com nível nulo de emissões ou medidas destinadas a incentivar a transição para meios de transporte públicos e a melhorar a multimodalidade ou a prestar apoio financeiro para atender aos aspetos sociais relativos aos utilizadores de transportes de rendimentos baixos e médios.

c) A concessão de uma compensação financeira aos consumidores finais dos combustíveis, nos casos em que não tenha sido possível evitar a dupla contabilização das emissões, tal como referido no artigo 30.º-F, n.º 4.

Os Estados-Membros [...] devem utilizar uma parte das receitas geradas pelas vendas em leilão nos termos do presente artigo para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão previsto no presente capítulo, incidindo especificamente nos agregados familiares vulneráveis, nas microempresas vulneráveis e nos utilizadores vulneráveis de transportes, conforme definido no Regulamento (UE) 20.../nn [Regulamento Fundo Social para a Ação Climática](*)
[...]

Considera-se que os Estados-Membros cumprem o disposto no presente número se definirem e aplicarem políticas orçamentais ou financeiras de apoio ou políticas de regulamentação que estimulem o apoio financeiro, concebidas para os fins mencionados no primeiro parágrafo e cujo valor seja equivalente às receitas referidas no primeiro parágrafo, geradas pela venda em leilão de licenças de emissão a que se refere o presente capítulo.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a utilização das receitas e sobre as medidas adotadas nos termos do presente número, incluindo essas informações nos relatórios que apresentem em cumprimento do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho(**).

6. O artigo 10.º, n.ºs 4 e 5, é aplicável às licenças de emissão concedidas nos termos do presente capítulo. Em particular, a Comissão adota, até 31 de dezembro de 2025, um ato delegado nos termos do artigo 10.º, n.º 4, que estabeleça regras para a venda em leilão, em conformidade com o n.º 4-A, destinado a assegurar que as quantidades de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro com vista a atingir as quantidades referidas no mesmo número sejam distribuídas proporcionalmente entre os Estados-Membros, de acordo com a respetiva quota-parte das de licenças de emissão a que se refere o n.º 4. Essas regras incluem também as modalidades para creditar os montantes pertinentes numa conta indicada pela Comissão para o efeito.

(*) Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governança da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

(**) [*Inserir referência*].

Artigo 30.º-E

Transferência, devolução e anulação de licenças de emissão

1. O artigo 12.º, à exceção dos n.ºs 2-A, 3, 3-A, do n.º 4, segundo e terceiro períodos, e do n.º 5, é aplicável às emissões, às entidades regulamentadas e às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo. Para o efeito:
 - a) Qualquer referência a "emissões" deve ser entendida como uma referência às emissões abrangidas pelo presente capítulo;
 - b) Qualquer referência a "operadores de instalações" deve ser entendida como uma referência às entidades regulamentadas abrangidas pelo presente capítulo;
 - c) Qualquer referência a "licenças de emissão" deve ser entendida como uma referência às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo.

2. A partir de 1 de janeiro de [...] 2028, os Estados-Membros devem assegurar que, até 30 de abril de cada ano, as entidades regulamentadas devolvem um número de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo equivalente ao total de emissões correspondente à quantidade de combustíveis introduzidos no consumo nos termos do anexo III durante o ano civil anterior, conforme verificado nos termos dos artigos 15.º e 30.º-F, e que essas licenças de emissão são subsequentemente anuladas.
3. Até 31 de dezembro de 2030, em derrogação dos n.ºs 1 e 2, caso uma entidade regulamentada estabelecida num determinado Estado-Membro esteja sujeita a um imposto nacional sobre o carbono em vigor no período de 2027 a 2030, que abranja uma atividade referida no anexo III, a autoridade competente do Estado-Membro em causa pode isentar essa entidade regulamentada da obrigação de devolver licenças de emissão nos termos do n.º 2 para um determinado ano de referência, desde que:
- a) O Estado-Membro em causa notifique a Comissão do seu imposto nacional sobre o carbono, que abranja uma atividade referida no anexo III, até [inserir o prazo de transposição da presente diretiva de alteração] e a legislação nacional que fixa as taxas de imposto aplicáveis para o período de 2027 a 2030 tenha, até essa data, entrado em vigor. O Estado-Membro em causa notifique a Comissão de qualquer alteração subsequente do imposto nacional sobre o carbono;
 - b) Relativamente ao ano de referência, o imposto nacional sobre o carbono do Estado-Membro em causa que é efetivamente pago pela referida entidade regulamentada seja superior ao preço final médio de leilão do regime de comércio de licenças de emissão estabelecido nos termos do presente capítulo;
 - c) A entidade regulamentada cumpra integralmente as obrigações previstas no artigo 30.º-B, relativo aos títulos de emissão de gases com efeito de estufa, e no artigo 30.º-F, relativo à monitorização, comunicação e verificação das suas emissões;
 - d) O Estado-Membro em causa notifique a Comissão da aplicação de qualquer isenção deste tipo e do correspondente volume de licenças de emissão a anular nos termos da alínea g) e dos atos delegados adotados nos termos do artigo 10.º, n.º 4, até 30 de abril do ano seguinte ao ano de referência;

- e) A Comissão não levante objeções à aplicação da derrogação por a medida notificada não estar em conformidade com as condições estabelecidas no presente número, no prazo de três meses a contar de uma notificação nos termos da alínea a) ou no prazo de dois meses a contar da notificação relativa ao ano em causa nos termos da alínea d);
- f) O Estado-Membro em causa não venda em leilão o volume de licenças de emissão referido no artigo 30.º-D, n.º 4, relativo a um determinado ano de referência até que a quantidade de licenças de emissão a anular nos termos do presente número seja determinada em conformidade com a alínea g), com exceção dos volumes necessários para gerar a sua parte das receitas a que se refere o artigo 30.º-D, n.º 4-A, ou – caso as receitas geradas pela venda em leilão referida no artigo 30.º-D, n.º 4, forem estabelecidas como um recurso próprio em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE – com o objetivo de cumprir as obrigações que lhe incumbem por força da Decisão (UE, Euratom) 2020/2053 do Conselho³⁷. O Estado-Membro em causa não pode vender em leilão nenhum dos volumes adicionais de licenças de emissão nos termos do artigo 30.º-D, n.º 2, primeiro parágrafo.
- g) O Estado-Membro em causa anule um volume de licenças de emissão da quantidade total de licenças de emissão a leiloar referida no artigo 30.º-D, n.º 4, relativamente ao ano de referência, que seja igual às emissões verificadas dessa entidade regulamentada, nos termos do presente capítulo, relativamente ao ano de referência. Se o volume de licenças de emissão ainda por leiloar no ano de referência seguinte à aplicação da alínea f) for inferior ao volume de licenças de emissão a anular nos termos do presente número, o Estado-Membro em causa assegura que anula o volume de licenças de emissão correspondente à diferença até ao final do ano seguinte ao ano de referência; e

³⁷ Decisão (UE, Euratom) 2020/2053 do Conselho, de 14 de dezembro de 2020, relativa ao sistema de recursos próprios da União Europeia e que revoga a Decisão 2014/335/UE (JO L 424 de 15.12.2020, p. 1).

- h) O Estado-Membro em causa se comprometa, aquando da primeira notificação nos termos da alínea a), a utilizar, para uma ou mais das medidas enumeradas ou referidas no artigo 30.º-D, n.º 5, primeiro e segundo parágrafos, um montante equivalente às receitas a que seria aplicável o artigo 30.º-D, n.º 5, na ausência desta derrogação. É aplicável o artigo 30.º-D, n.º 5, terceiro e quarto parágrafos, e a Comissão assegura que as informações recebidas nos termos dessas disposições estão em conformidade com o compromisso assumido.

O volume de licenças de emissão a anular nos termos da alínea g) não afeta as receitas afetadas externas estabelecidas nos termos do artigo 30.º-D, n.º 4-A, nem a respetiva parte da quantidade para o Estado-Membro em causa, especificada em conformidade com o ato delegado referido no artigo 30.º-D, n.º 6, ou, caso tenham sido estabelecidos nos termos do artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, os recursos próprios do orçamento da União nos termos da Decisão (UE, Euratom) 2020/2053 do Conselho provenientes das receitas da venda em leilão de licenças de emissão em conformidade com o artigo 30.º-D.

Artigo 30.º-F

Monitorização, comunicação e verificação das emissões e acreditação

1. Os artigos 14.º e 15.º são aplicáveis às emissões, às entidades regulamentadas e às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo. Para o efeito:
 - a) Qualquer referência a "emissões" deve ser entendida como uma referência às emissões abrangidas pelo presente capítulo;
 - b) Qualquer referência a uma "atividade enumerada no anexo I" deve ser entendida como uma referência à atividade mencionada no anexo III;
 - c) Qualquer referência a "operadores" deve ser entendida como uma referência às entidades regulamentadas abrangidas pelo presente capítulo;
 - d) Qualquer referência a "licenças de emissão" deve ser entendida como uma referência às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo.

2. Cabe aos Estados-Membros assegurar que, a partir de 2025, cada entidade regulamentada monitoriza, em cada ano civil, as emissões correspondentes às quantidades de combustíveis introduzidas no consumo nos termos do anexo III. Asseguram igualmente que cada entidade regulamentada comunica essas emissões à autoridade competente no ano seguinte, começando em 2026, nos termos dos atos referidos no artigo 14.º, n.º 1.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que as entidades regulamentadas que, em 1 de janeiro de 2025, detiverem títulos emitidos nos termos do artigo 30.º-B comunicam as suas emissões históricas relativas ao ano de 2024 até 30 de março de 2025.
4. Os Estados-Membros devem certificar-se de que as entidades regulamentadas são capazes de identificar e documentar de forma fiável e exata, por tipo de combustível, os volumes de combustível introduzidos no consumo e utilizados em processos de combustão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, conforme definido no anexo III, e a utilização final dos combustíveis introduzidos no consumo pelas entidades regulamentadas. Cabe aos Estados-Membros tomar as medidas adequadas para [...] limitar os riscos de dupla contabilização das emissões abrangidas pelo presente capítulo e das emissões previstas nos capítulos II [...] e III.

A Comissão adota atos de execução relativos às regras de execução pormenorizadas para evitar a dupla contabilização e para conceder uma compensação financeira aos consumidores finais dos combustíveis nos casos em que essa dupla contabilização não possa ser evitada [...]. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

5. Os princípios de monitorização e comunicação das emissões abrangidas pelo presente capítulo são estabelecidos no anexo IV, parte C.
6. Os critérios de verificação das emissões abrangidas pelo presente capítulo são estabelecidos no anexo V, parte C.
7. Os Estados-Membros podem autorizar medidas simplificadas de monitorização, comunicação e verificação para as entidades regulamentadas cujas emissões anuais correspondentes às quantidades de combustíveis introduzidas no consumo sejam inferiores a 1000 toneladas de equivalente dióxido de carbono, em conformidade com os atos referidos no artigo 14.º, n.º 1.

Artigo 30.º-G

Administração

Os artigos 13.º e 15.º-A, o artigo 16.º, n.ºs 1, 2, 3, 4 e 12, e os artigos 17.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 23.º e 29.º são aplicáveis às emissões, às entidades regulamentadas e às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo. Para o efeito:

- a) Qualquer referência a "emissões" deve ser entendida como uma referência às emissões abrangidas pelo presente capítulo;
- b) Qualquer referência a "operadores" deve ser entendida como uma referência às entidades regulamentadas abrangidas pelo presente capítulo;
- c) Qualquer referência a "licenças de emissão" deve ser entendida como uma referência às licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo.

Artigo 30.º-H

Medidas em caso de aumento excessivo dos preços

1. Se, durante mais de três meses consecutivos, o preço médio das licenças de emissão nos leilões realizados nos termos do ato adotado ao abrigo do artigo 10.º, n.º 4, for superior ao dobro do preço médio das licenças de emissão durante os seis meses consecutivos anteriores nos leilões das licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo, [...] serão retiradas 50 milhões de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo da reserva de estabilização do mercado, nos termos do artigo 1.º-A, n.º 7, da Decisão (UE) 2015/1814.

Para os anos de 2027 e 2028, as condições previstas no primeiro parágrafo são preenchidas sempre que, durante mais de três meses consecutivos, o preço médio das licenças de emissão for superior a 1,5 vezes o preço médio das licenças de emissão durante um período de referência correspondente aos seis meses consecutivos anteriores.

2. Se, durante mais de três meses consecutivos, o preço médio das licenças de emissão nos leilões realizados nos termos do ato adotado ao abrigo do artigo 10.º, n.º 4, for superior ao triplo do preço médio das licenças de emissão durante os seis meses consecutivos anteriores nos leilões das licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo, serão retiradas 150 milhões de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo da reserva de estabilização do mercado, nos termos do artigo 1.º-A, n.º 7, da Decisão (UE) 2015/1814.
3. Quando estiver preenchida a condição referida nos n.ºs 1 ou 2 do presente artigo, não podem ser retiradas licenças de emissão adicionais, nos termos do mesmo número, nos 12 meses seguintes.
4. Se a condição prevista nos n.ºs 1 ou 2 tiver sido preenchida e o n.º 3 não for aplicável, a Comissão publica imediatamente no Jornal Oficial a data em que a condição prevista nos n.ºs 1 ou 2 foi preenchida.

Artigo 30.º-I

Revisão do presente capítulo

Até 1 de janeiro de 2028, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das disposições do presente capítulo no que diz respeito à sua eficácia, administração e aplicação prática, incluindo sobre a aplicação das regras previstas na Decisão (UE) 2015/1814 e a utilização das licenças de emissão concedidas nos termos do presente capítulo para cumprimento das obrigações de conformidade impostas às entidades abrangidas pelos capítulos II [...] e III. Se for caso disso, a Comissão acompanha este relatório de uma proposta de ato do Parlamento Europeu e ao Conselho que altera o presente capítulo. Até 31 de outubro de 2031, a Comissão avalia a viabilidade da inclusão dos setores abrangidos pelo anexo III no sistema de comércio de licenças de emissão que abrange os setores enumerados no anexo I da Diretiva 2003/87/CE.";

Procedimentos para o alargamento unilateral da atividade referida no anexo III a outros setores não abrangidos pelos capítulos II e III

1. A partir de 2027, os Estados-Membros podem aplicar o comércio de licenças de emissão nos termos do presente capítulo em setores não enumerados no anexo III, tendo em conta todos os critérios pertinentes, nomeadamente os efeitos no mercado interno, as potenciais distorções da concorrência, a integridade ambiental do sistema de comércio de licenças de emissão estabelecido nos termos do presente capítulo e a fiabilidade do sistema previsto de monitorização e comunicação, desde que o alargamento da atividade seja aprovado pela Comissão.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 23.º, no que diz respeito à aprovação de um alargamento, à autorização para a concessão de licenças de emissão adicionais e à autorização do alargamento da atividade por parte de outros Estados-Membros. Ao adotar esses atos delegados, a Comissão pode também complementar o alargamento com novas regras que regulem as medidas destinadas a fazer face a eventuais casos de dupla contabilização, nomeadamente para a concessão de licenças de emissão adicionais para compensar as licenças de emissão devolvidas para utilização de combustíveis em atividades enumeradas no anexo I. Qualquer medida financeira dos Estados-Membros a favor de empresas de setores e subsetores expostos a um risco real de fuga de carbono, devido aos significativos custos indiretos efetivamente incorridos pelo facto de os custos das emissões de gases com efeito de estufa se repercutirem nos preços da eletricidade, em virtude do alargamento unilateral, deve estar em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais e não deve causar distorções indevidas da concorrência no mercado interno.

2. As licenças de emissão adicionais concedidas ao abrigo de uma autorização nos termos presente artigo são leiloadas em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 30.º-D. Não obstante o disposto no artigo 30.º-D, n.ºs 1 a 4-A, os Estados-Membros que tenham alargado unilateralmente as atividades determinam a utilização das receitas geradas com a venda em leilão dessas licenças de emissão adicionais.

- (22) Os anexos I, II-B, IV e V da Diretiva 2003/87/CE são alterados em conformidade com o anexo I da presente diretiva e são inseridos os anexos III, III-A e III-B na Diretiva 2003/87/CE, conforme estabelecido no anexo I da presente diretiva.

Artigo 2.º

Alterações da Decisão (UE) 2015/1814

A Decisão (UE) 2015/1814 é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 4, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:
- "O número total de licenças de emissão em circulação num determinado ano corresponde ao número acumulado de licenças de emissão concedidas no que respeita a instalações e companhias de transporte marítimo e não inseridas na reserva desde 1 de janeiro de 2008, incluindo a quantidade concedida nesse período nos termos do artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE, com a redação em vigor até 18 de março de 2018, e os direitos de utilização de créditos internacionais exercidos por instalações abrangidas pelo CELE₂ [...] até 31 de dezembro desse ano, menos a quantidade acumulada, em toneladas, de emissões verificadas de instalações e de companhias de transporte marítimo abrangidas pelo CELE entre 1 de janeiro de 2008 e 31 de dezembro do ano em causa e quaisquer licenças de emissão anuladas por força do artigo 12.º, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE.";
- b) É inserido o seguinte n.º 4-A:
- "4-A. A partir de [ano seguinte à entrada em vigor da presente diretiva], o cálculo do número total de licenças de emissão em circulação num determinado ano inclui o número acumulado de licenças de emissão concedidas ao setor da aviação *e a* quantidade acumulada, em toneladas, de emissões verificadas provenientes da aviação abrangidas pelo CELE, excluindo as emissões provenientes de voos em rotas abrangidas pela compensação calculada nos termos do artigo 12.º, n.º 6, entre 1 de janeiro de [ano seguinte ao da entrada em vigor da presente diretiva] e 31 de dezembro do mesmo ano. [...]

As licenças de emissão anuladas nos termos do artigo 3.º-GA da Diretiva 2003/87/CE são consideradas concedidas, para efeitos do cálculo do número total de licenças de emissão em circulação.";

c) Os n.ºs 5 e 5-A passam a ter a seguinte redação:

"5. Se, num determinado ano, o número total de licenças de emissão em circulação se situar entre os 833 milhões e os 1 096 milhões, deduz-se do volume de licenças de emissão a leiloar pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 10.º, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE, e insere-se na reserva, por um período de 12 meses com início em 1 de setembro desse ano, um número de licenças de emissão equivalente à diferença entre o número total de licenças de emissão em circulação fixado na mais recente publicação referida no n.º 4 do presente artigo e 833 milhões. Se o número total de licenças de emissão em circulação for superior a 1 096 milhões, o número de licenças de emissão a deduzir do volume de licenças de emissão a leiloar pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 10.º, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE, e a inserir na reserva, por um período de 12 meses com início em 1 de setembro desse ano, é equivalente a 12 % do número total de licenças de emissão em circulação. Em derrogação do disposto na última frase, até 31 de dezembro de 2030, a percentagem é duplicada.

Até 31 de dezembro de 2030, sem prejuízo do número total de licenças de emissão a deduzir nos termos do presente número, as licenças de emissão referidas no artigo 10.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b), da Diretiva 2003/87/CE não são tidas em conta na determinação das quotas dos Estados-Membros que contribuem para esse número total.

5-A. Salvo decisão em contrário na primeira revisão efetuada nos termos do artigo 3.º, a partir de 2023, as licenças de emissão remanescentes na reserva acima de 400 milhões de licenças de emissão deixam de ser válidas.";

2) É inserido o seguinte artigo 1.º-A:

"Artigo 1.º-A

Funcionamento da reserva de estabilização do mercado para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário

1. As licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE são inseridas e retiradas de uma secção separada da reserva criada nos termos do artigo 1.º da presente decisão, em conformidade com as regras estabelecidas no presente artigo.
2. A inserção na reserva prevista no presente artigo entra em vigor em 1 de setembro de **2028**. As licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE são inseridas, mantidas e retiradas da reserva separadamente das licenças de emissão abrangidas pelo artigo 1.º da presente decisão.
3. Em **2027**, será criada a secção referida no n.º 1, em conformidade com o artigo 30.º-D, n.º 2, segundo parágrafo, da Diretiva 2003/87/CE. As licenças de emissão referidas no presente número que não sejam retiradas da reserva até 1 de janeiro de 2031 deixam de ser válidas.
4. Até 15 de maio de cada ano, a Comissão publica o número total de licenças de emissão em circulação no ano anterior abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE, separadamente do número de licenças de emissão em circulação publicado nos termos do artigo 1.º, n.º 4. Ao abrigo do presente artigo, o número total de licenças de emissão em circulação num determinado ano corresponde ao número acumulado de licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE concedidas desde 1 de janeiro de **2027**, menos a quantidade acumulada, em toneladas, de emissões verificadas abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE entre 1 de janeiro de **2027** e 31 de dezembro do ano em causa e quaisquer licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE anuladas por força do artigo 12.º, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE. A primeira publicação tem lugar até 15 de maio de **2028**.

5. Se, num determinado ano, o número total de licenças de emissão em circulação fixado na mais recente publicação referida no n.º 4 do presente artigo for superior a 440 milhões de licenças de emissão, deduz-se do volume de licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A a leiloar pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 30.º-D da Diretiva 2003/87/CE, e insere-se na reserva, por um período de 12 meses com início em 1 de setembro desse ano, 100 milhões de licenças de emissão.
6. Se, num determinado ano, o número total de licenças de emissão em circulação for inferior a 210 milhões, são retiradas da reserva e adicionadas ao volume de licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A a leiloar pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 30.º-D da Diretiva 2003/87/CE, 100 milhões de licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A. Caso haja na reserva menos de 100 milhões de licenças de emissão, são retiradas todas as licenças de emissão nela existentes.
7. Os volumes retirados da reserva em conformidade com o artigo 30.º-H da Diretiva 2003/87/CE são adicionados ao volume de licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A a leiloar pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 30.º-D da Diretiva 2003/87/CE, num prazo de três meses a contar a partir de um mês após a data em que foram preenchidas as condições, de acordo com a respetiva publicação no Jornal Oficial [...] nos termos do artigo 30.º-H da Diretiva 2003/87/CE.
8. O artigo 1.º, n.º 8, e o artigo 3.º são aplicáveis às licenças de emissão abrangidas pelo capítulo IV-A da Diretiva 2003/87/CE."

Artigo 3.º

[O artigo 3.º será separado da presente diretiva de alteração e passará a ser um regulamento autónomo que altera o Regulamento (UE) 2015/757 – texto transferido situado após o artigo 8.º³⁸]

³⁸ Cf. WK 7351/2022 ADD 2.

Artigo 4.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento [...] à presente diretiva o mais tardar até 31 de dezembro de 2023. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
2. 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.
3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 5.º

Disposições transitórias

[...] Ao darem cumprimento às obrigações que lhes incumbem por força do artigo 4.º, n.º 1, da presente diretiva, os Estados-Membros asseguram que a legislação nacional de transposição do artigo 3.º, alínea u), do artigo 10.º-A, n.ºs 3 e 4, do artigo 10.º-C, n.º 7, e do anexo I, ponto 1, da Diretiva 2003/87/CE, na versão em vigor em [*dia anterior à data de entrada em vigor da presente diretiva*], continua a ser aplicável até 31 de dezembro de 2025. Os Estados-Membros aplicam as respetivas medidas nacionais de transposição das alterações a essas disposições a partir de 1 de janeiro de 2026.

Artigo 6.º

[...]³⁹

³⁹ Em consequência da separação das alterações do Regulamento (UE) 2015/757 da diretiva, o artigo 6.º deve ser suprimido, sendo substituído, na sua substância, pelo artigo 2.º do regulamento de alteração, tal como a seguir apresentado.

Artigo 7.º

Entrada em vigor e data de aplicação do artigo 2.º

1. A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O artigo 2.º é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024⁴⁰.

Artigo 8.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros. [...]

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente

O Presidente / A Presidente

⁴⁰ Esta disposição substitui a referência ao artigo 2.º na disposição de transposição. A data mencionada garante que as alterações ao artigo 2.º começam a ser aplicadas ao mesmo tempo que as medidas nacionais de transposição do artigo 1.º.

Alterações ao Regulamento (UE) 2015/757 para prever a inclusão no CELE das atividades de transporte marítimo e de outros gases com efeito de estufa que não o CO₂⁴¹

Artigo 1.º

⁴²O Regulamento (UE) 2015/757 é alterado do seguinte modo:

-2) Em todo o regulamento, exceto no artigo 1.º, no artigo 2.º, no artigo 3.º, alíneas a) e r), no artigo 21.º, n.º 5, e nos anexos I e II, os termos "emissões de CO₂" são substituídos pelos termos "gases com efeito de estufa" e os termos "CO₂ emitido" são substituídos pelos termos "gases com efeito de estufa emitidos".:

-1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

"O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de gases com efeito de estufa e de outras informações pertinentes referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.";

0) No artigo 2.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta igual ou superior a 5000 toneladas, no que respeita às emissões de gases com efeito de estufa geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

1-A. Os gases com efeito de estufa abrangidos pelo presente regulamento são os seguintes:

a) Dióxido de carbono (CO₂);

⁴¹ Considerandos a aditar.

⁴² Sugestões incluídas a partir do documento WK 7351/2022 ADD 1.

b) Metano (CH₄), relativamente às emissões a partir de [1 de janeiro de 2024]; e

c) Óxido nitroso (N₂O), relativamente às emissões a partir de [1 de janeiro de 2024].

Sempre que o presente regulamento fizer referência às quantidades totais agregadas de emissões ou de gases com efeito de estufa, entende-se que ele faz referência às quantidades totais agregadas de cada gás, em separado⁴³."

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

(a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) "Emissões de gases com efeito de estufa", a libertação [...], por navios, dos gases com efeito de estufa abrangidos pelas obrigações previstas no presente regulamento, nos termos do artigo 2.º, n.º 1-A;"

(b) As alíneas b), d) e m) passam a ter a seguinte redação:

"b) "Porto de escala", um porto de escala na aceção do artigo 3.º, alínea w-A), da Diretiva 2003/87/CE;"⁴⁴

"d) "Companhia", uma companhia de transporte marítimo, na aceção do artigo 3.º, alínea v), da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;"

"m) "Período de comunicação", o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro, inclusive. Para as viagens que se iniciem e terminem em dois anos civis diferentes, os respetivos dados são contabilizados no ano civil em causa;"

(c) São aditadas as seguintes alíneas q) e r):

"q) Autoridade administradora", a autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo referida no artigo 3.º-GD da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*;

⁴³ A fim de assegurar que cada gás é indicado separadamente ao longo do regulamento, o que permitira estabelecer uma quantidade total agregada de emissões de equivalente de CO₂.

⁴⁴ Em conformidade com o indicado no WK 7351/2022, as alterações relativas aos portos de transbordo devem também refletir-se no Regulamento MRV.

r) "Dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia", a soma das emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com os gases enumerados no anexo I da Diretiva 2003/87/CE no que respeita às atividades de transporte marítimo e que uma empresa tem de comunicar por força dessa diretiva relativamente à totalidade dos navios sob a sua responsabilidade durante o período de comunicação.

* Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).";

2) Ao artigo 4.º, é aditado o seguinte n.º 8:

"8.As companhias devem comunicar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia referentes aos navios sob a sua responsabilidade durante o período de informação nos termos do artigo 11.º-A.";

(3) No artigo 5.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2.A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar [...] os anexos I e [...] II, a fim de ter em conta a inclusão das emissões de metano e de óxido nitroso no âmbito de aplicação do presente regulamento, as revisões da Diretiva 2003/87/CE, incluindo o alinhamento pelos atos de execução adotados nos termos do artigo 14.º, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE, as regras internacionais pertinentes, bem como as normas internacionais e europeias. A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os anexos I e II, a fim de melhorar os aspetos dos métodos de monitorização neles definidos, à luz dos progressos científicos e tecnológicos e com vista a assegurar o bom funcionamento do CELE criado nos termos da Diretiva 2003/87/CE.

A Comissão adota os atos delegados que alteram os anexos I e II na medida do necessário para incluir as emissões de metano e de óxido nitroso no âmbito de aplicação do presente regulamento até [1 de outubro de 2023]. Os métodos definidos no anexo I e as regras estabelecidas no anexo II são alinhadas, se for caso disso, pelos métodos e regras do Regulamento [xxx/yyyy] relativo ao [FuelEU Transportes Marítimos, 2021/0210 (COD)].";

(4) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

-a) O n.º 3, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

"b) O nome e endereço da companhia, bem como número de telefone e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto e o número de identificação IMO único da companhia e do proprietário registado";

a) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos e apresentar esses planos de monitorização por via de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados. Esses modelos, incluindo as regras técnicas que visam a sua aplicação uniforme e transferência automática, são determinados pela Comissão, mediante atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.";

b) São aditados os seguintes n.ºs 6, 7 e 8:

"6. [...] Até [1 de abril de 2024], as companhias apresentam à autoridade administradora responsável um plano de monitorização para cada um dos seus navios abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, cuja conformidade com o presente regulamento deve ser previamente confirmada pelo verificador, devendo refletir a inclusão das emissões de metano e de óxido nitroso no âmbito de aplicação do presente regulamento.

7. Não obstante o disposto no n.º 6, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito do presente regulamento após [1 de janeiro de 2024] [...], as companhias devem apresentar sem demora injustificada à respetiva autoridade administradora um plano de monitorização que cumpra os requisitos do presente regulamento, o mais tardar no prazo de três meses a contar da primeira escala desses navios num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.

8. Até [inserir data correspondente a dois anos a contar da entrada em vigor do presente regulamento de alteração [...] , as autoridades administradoras aprovam os planos de monitorização apresentados pelas companhias, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do segundo parágrafo. Relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito da [Diretiva CELE revista] após [1 de janeiro de 2024] [...], a autoridade administradora deve aprovar o plano de monitorização apresentado no prazo de quatro meses a contar da primeira escala do navio em causa num porto sob jurisdição de um Estado-Membro, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do segundo parágrafo.

Até [1 de outubro de 2023], a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar as disposições referentes às regras relativas aos planos de monitorização constantes dos artigos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º e 10.º, a fim de ter em conta a inclusão das emissões de metano e de óxido nitroso no âmbito de aplicação do presente regulamento."

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de aprovação dos planos de monitorização por parte das autoridades administradoras."

(5) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 4, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:

"Após a avaliação, o verificador comunica à companhia se essas alterações são conformes. A companhia deve apresentar o seu plano de monitorização alterado à autoridade administradora depois de receber uma notificação do verificador a informá-la de que o plano de monitorização está conforme."

b) É aditado o seguinte n.º 5:

"5. A autoridade administradora aprova alterações do plano de monitorização nos termos do n.º 2, alíneas a), b), c) e d), em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados pela Comissão nos termos do segundo parágrafo do presente número.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de aprovação de alterações dos planos de monitorização por parte das autoridades administradoras.";

(6) Ao artigo 10.º, primeiro parágrafo, é aditada a seguinte alínea k)⁴⁵:

"k) O total das emissões [...] agregadas de gases com efeito de estufa abrangidas pela Diretiva 2003/87/CE, no que respeita às atividades de transporte marítimo, em conformidade com o anexo I dessa diretiva, a comunicar ao abrigo dessa diretiva [...] em relação às atividades de transporte marítimo, juntamente com as informações necessárias para justificar a aplicação de qualquer derrogação pertinente ao artigo 12.º, n.º 3, da referida diretiva prevista no artigo 12.º, n.ºs 3-E, 3-D, 3-C e 3-b da mesma.";

6-A) Ao artigo 11.º, n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

"A partir de 2025, até 31 de março de cada ano, as companhias apresentam à respetiva autoridade administradora, às autoridades dos Estados de bandeira que se ocupam dos navios que arvorem bandeira de um Estado-Membro e à Comissão um relatório de emissões, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com o artigo 13.º. A autoridade administradora pode exigir que as companhias apresentem os seus relatórios de emissões antes de 31 de março, mas não antes de 28 de fevereiro.";

6-B) No artigo 11.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Em caso de mudança de companhia, a companhia anterior apresenta à respetiva autoridade administradora, às autoridades dos Estados de pavilhão em causa, para os navios que arvorem pavilhão de um Estado-Membro, à nova companhia e à Comissão, tão próximo quanto possível do dia da conclusão da alteração e, o mais tardar, três meses após essa data, um relatório que abranja os mesmos elementos que o relatório de emissões, mas limitado ao período correspondente às atividades realizadas sob a sua responsabilidade.";

⁴⁵ Texto ajustado para ter em conta a inclusão das emissões de gases que não o CO₂.

6-C) Ao artigo 11.º, é aditado o seguinte número:

"4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar as disposições referentes às regras de comunicação de informações constantes dos artigos 11.º, 11.º-A e 12.º, a fim de ter em conta a inclusão emissões de metano e de óxido nítrico no âmbito de aplicação do presente regulamento. O primeiro desses atos delegados é adotado até [1 de outubro de 2023]."

(7) É inserido o seguinte artigo 11.º-A:

"Artigo 11.º-A

Comunicação e apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia

1. Cabe às companhias determinar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia durante um período de informação, com base nos dados constantes do relatório de emissões e do relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, para cada navio que esteve sob a sua responsabilidade durante o referido período, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 4.
2. A partir de 2025 [...], a companhia apresenta à autoridade administradora, até 31 de março de cada ano, os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia que abrangem as emissões do período de informação a comunicar nos termos da Diretiva 2003/87/CE relativamente às atividades de transporte marítimo, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 4, e que são verificados em conformidade com o capítulo III do presente Regulamento (“dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia verificados”).
3. A autoridade administradora pode exigir que as companhias apresentem os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia verificados antes de 31 de março, mas não antes de 28 de fevereiro.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de monitorização e comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e de apresentação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia à autoridade administradora.";

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

a) O título passa a ter a seguinte redação:

"Formato do relatório de emissões e comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia";

b) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. O relatório de emissões e a comunicação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia são apresentados por via de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados, incluindo modelos eletrónicos.";

(9) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. O verificador avalia a conformidade do relatório de emissões e do relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e nos anexos I e II";

b) São aditados os seguintes n.ºs 5 e 6:

"5. O verificador avalia a conformidade dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia com os requisitos estabelecidos nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

Se o verificador concluir, com razoável certeza, que os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia estão isentos de inexatidões materiais, apresenta um relatório de verificação atestando como satisfatórios os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, em conformidade com as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do n.º 6.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e à apresentação de um relatório de verificação.";

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

a) No n.º 2, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

"d) Os cálculos conducentes à determinação das emissões globais [...] de gases com efeito de estufa e das emissões totais agregadas [...] de gases com efeito de estufa abrangidos pela Diretiva 2003/87/CE relativamente às atividades de transporte marítimo nos termos do anexo I dessa diretiva a comunicar nos termos dessa diretiva [...] em relação às atividades de transporte marítimo;"

b) É aditado o seguinte n.º 4:

"4. Ao verificar os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, o verificador examina a exaustividade e a coerência dos dados comunicados com as informações fornecidas pela companhia, incluindo os seus relatórios de emissões verificados e o relatório referido no artigo 11.º, n.º 2.";

(11) Ao artigo 15.º é aditado o seguinte n.º 6:

"6. No que diz respeito à verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, o verificador e a companhia cumprem as regras de verificação estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do segundo parágrafo. O verificador não verifica o relatório de emissões nem o relatório referido no artigo 11.º, n.º 2, de cada navio sob a responsabilidade da companhia.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar o presente regulamento no respeitante às regras de verificação dos dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia, incluindo os métodos de verificação e o procedimento de verificação.";

(12) No artigo 16.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os verificadores que avaliem os planos de monitorização, os relatórios de emissões e os dados relativos às emissões agregadas a nível da companhia e que emitam os relatórios de verificação e os documentos de conformidade referidos no presente regulamento devem estar acreditados, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.";

(13) No artigo 20.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação⁴⁶:

"3. Em relação aos navios que não tenham cumprido os requisitos de monitorização e comunicação de informações relativos a dois ou mais períodos de informação consecutivos, e caso a aplicação de outras medidas de execução não tenha conseguido assegurar o cumprimento, a autoridade competente do Estado do porto de entrada pode, depois de dar oportunidade à companhia em causa de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de expulsão, que é notificada à Comissão, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, os Estados-Membros, com a exceção do Estado-Membro cuja bandeira o navio arvora, devem recusar a entrada do navio em causa em qualquer dos seus portos até a respetiva companhia cumprir as obrigações de monitorização e comunicação de informações que lhe incumbem por força dos artigos 11.º e 18.º. Se o navio arvorar pavilhão de um Estado-Membro e entrar [...] ou se encontrar [...] num dos seus portos, o Estado-Membro em causa, depois de ter dado à companhia em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, [...] detém o navio até que a companhia cumpra as suas obrigações.

⁴⁶ Alinhamento pela redação da Diretiva CELE.

Se um navio que arvora pavilhão de um Estado-Membro estiver numa situação de incumprimento a que se refere o primeiro parágrafo enquanto se encontrar num dos portos do Estado-Membro cujo pavilhão arvora, o Estado-Membro em causa pode, depois de dar à companhia de transporte marítimo em causa a oportunidade de apresentar as suas observações, emitir uma ordem de detenção do pavilhão até que a companhia de transporte marítimo cumpra as suas obrigações. Desse facto informa a Comissão, a EMSA e os outros Estados-Membros. [...]

O cumprimento dessas obrigações é confirmado pela notificação de um documento de conformidade válido à autoridade nacional competente que emitiu a ordem de expulsão. O disposto no presente número não prejudica as normas marítimas internacionais aplicáveis aos navios em perigo.";

13-A) Ao artigo 20.º, n.º 5, é aditado o seguinte parágrafo:

"A possibilidade de derrogação prevista no presente número não se aplica a um Estado-Membro cuja autoridade responsável seja a autoridade administradora de uma companhia de transporte marítimo.";

13-B) No artigo 21.º, o n.º 2, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

"a) Identificação do navio (nome, companhia, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento)";

13-C) O artigo 21.º, n.º 5, é alterado do seguinte modo:

"5. A Comissão procede a uma avaliação, a cada dois anos, do impacto global do setor dos transportes marítimos no clima mundial, nomeadamente o das emissões não relacionadas com o CO₂ ou dos efeitos de outros gases com efeito de estufa e de partículas com um potencial de aquecimento global não abrangidos pelo presente regulamento.";

(13-D) É inserido o artigo seguinte:

"Artigo 22.º-A

Revisão

Até 31 de dezembro de 2024, o mais tardar, a Comissão procede à revisão do presente regulamento, tendo especialmente em conta a experiência adquirida com a respetiva aplicação. A revisão inclui uma avaliação da adequação de incluir os navios [...] com arqueação bruta inferior a 5000 toneladas mas não inferior a 400 toneladas no âmbito de aplicação do presente regulamento, tendo em vista a sua eventual subsequente inclusão na Diretiva 2003/87/CE, ou de propor outras medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes desses navios. A revisão é acompanhada, se for caso disso, de uma proposta de alteração do presente regulamento."

(14) O artigo 23.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 2 é aditado o seguinte parágrafo:

"O poder de adotar atos delegados referido [...] no artigo 6.º, n.º 8, no artigo 7.º, n.º 5, no artigo 11.º-A, n.º 4, no artigo 13.º, n.º 6, e no artigo 15.º, n.º 6, é concedido à Comissão por prazo indeterminado a partir da entrada em vigor do [Regulamento MRV revisto].";

b) Nos n.ºs 3 e 5, a referência "nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3" é substituída pela referência "no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 6.º, n.º 8, no artigo 7.º, n.º 5, no artigo 11.º-A, n.º 4, no artigo 13.º, n.º 6, no artigo 15.º, n.ºs 5 e 6, e no artigo 16.º, n.º 3".

c) Ao n.º 5 é aditado o seguinte parágrafo:

No entanto, o último período do primeiro parágrafo não se aplica aos atos delegados adotados até 1 de outubro de 2023 nos termos do artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 6.º, n.º 8, segundo parágrafo, do artigo 11.º, n.º 4, e do artigo 15.º, n.º 5.

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. É aplicável a partir da data de entrada em vigor. No entanto, o artigo 1.º, n.º 1, alínea b), é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

ANEXO

O anexo I da Diretiva 2003/87/CE é alterado do seguinte modo:

Os pontos 1 e 3 passam a ter a seguinte redação:

"1. Não são abrangidas pela presente diretiva as instalações ou partes de instalações utilizadas para a investigação, desenvolvimento e ensaio de novos produtos e processos [...]. [...] As instalações [...] em que, durante o período de cinco anos anterior referido no artigo 11.º, n.º 1, segundo parágrafo, as emissões provenientes da combustão de biomassa que satisfaça os critérios estabelecidos no artigo 14.º contribuam, em média, para mais de 95 % da média do total de emissões de gases com efeito de estufa, não são abrangidas pela presente diretiva.

3. Quando a potência térmica nominal total de uma instalação é calculada para decidir sobre a sua inclusão no CELE, são adicionadas as potências térmicas nominais de todas as unidades técnicas que fazem parte da instalação e em que são queimados combustíveis. Essas unidades poderão incluir todo o tipo de caldeiras, queimadores, turbinas, aquecedores, fornos de recozimento, incineradoras, calcinadores, fornos, fogões, secadores, motores, células de combustível, unidades químicas de combustão, motores de queima de gases e unidades de pós-combustão térmica ou catalítica. As unidades com uma potência térmica nominal inferior a 3 MW não são tidas em conta para efeitos deste cálculo.";

– O quadro é alterado do seguinte modo:

i) a segunda linha passa a ter a seguinte redação:

"Refinação de petróleo quando são exploradas unidades de combustão com uma potência térmica nominal total superior a 20 MW	Dióxido de carbono",
--	----------------------

ii) a quinta linha passa a ter a seguinte redação:

"Produção de ferro ou aço (fusão primária ou secundária), incluindo vazamento contínuo, com uma capacidade superior a 2,5 toneladas por hora	Dióxido de carbono",
--	----------------------

iii) a sétima linha passa a ter a seguinte redação:

"Produção de alumínio primário ou alumina	Dióxido de carbono e <u>perfluorocarbonetos</u> ";
---	--

(a) **A décima quinta linha das categorias de atividades passa a ter a seguinte redação:**

3) "Secagem ou calcinação de gipsita ou produção de placas de gesso e outros produtos de gipsita, com uma capacidade de produção de gesso calcinado ou gesso secundário seco superior a 20 toneladas por dia	4) Dióxido de carbono",
--	-------------------------

iv) **a décima oitava linha passa a ter a seguinte redação:**

"Produção de negro de fumo com carbonização de substâncias orgânicas, como resíduos de óleos, alcatrões, craqueamento (craker) e destilação, com uma capacidade de produção superior a 50 toneladas por dia	Dióxido de carbono",
---	----------------------

v) **a vigésima quarta linha passa a ter a seguinte redação:**

"Produção de hidrogénio (H ₂) e gás de síntese com uma capacidade de produção superior a 25 toneladas por dia	Dióxido de carbono",
---	----------------------

vi) **a vigésima sétima linha passa a ter a seguinte redação:**

"Transporte de gases com efeito de estufa para armazenamento geológico num local de armazenamento permitido ao abrigo da Diretiva 2009/31/CE, à exceção das emissões abrangidas por outra atividade prevista na presente diretiva	Dióxido de carbono",
---	----------------------

vii) é aditada a seguinte linha após a última linha nova, com uma linha de separação entre si:

<p>"Transporte marítimo</p> <p>Atividades de transporte marítimo dos navios abrangidos pelo Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho que realizem viagens com o objetivo de transportar passageiros ou mercadorias para fins comerciais</p>	<p>[...] <u>Dióxido de carbono</u>";</p>
--	--

(1) O anexo II-B da Diretiva 2003/87/CE passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO II-B

**Parte A –DISTRIBUIÇÃO DE FUNDOS PROVENIENTES DO FUNDO DE
MODERNIZAÇÃO PREVISTA NO ARTIGO 10.º, N.º 1, TERCEIRO PARÁGRAFO**

	Quota-parte
Bulgária	5,84 %
Chéquia	15,59 %
Estónia	2,78 %
Croácia	3,14 %
Letónia	1,44 %
Lituânia	2,57 %
Hungria	7,12 %
Polónia	43,41 %
Roménia	11,98 %
Eslováquia	6,13 %

**Parte B – DISTRIBUIÇÃO DE FUNDOS PROVENIENTES DO FUNDO DE
MODERNIZAÇÃO PREVISTA NO ARTIGO 10.º, N.º 1, QUARTO PARÁGRAFO**

	Quota-parte
Bulgária	<u>4,9</u> %
Chéquia	12, <u>6</u> %
Estónia	2, <u>1</u> %
Grécia	10, <u>1</u> %
Croácia	2,3 %
Letónia	1, <u>0</u> %
Lituânia	1,9 %
Hungria	5, <u>8</u> %
Polónia	34, <u>2</u> %
Portugal	8, <u>6</u> %
Roménia	9, <u>7</u> %
Eslováquia	4, <u>8</u> %
<u>Eslovénia</u>	<u>2,0</u> %

- (2) Os anexos seguintes são introduzidos como anexos III, III-A e III-B da Diretiva 2003/87/CE:

"ANEXO III

ATIVIDADE ABRANGIDA PELO CAPÍTULO IV-A

<p>Atividade:</p> <p>1. Introdução no consumo de combustíveis utilizados em processos de combustão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Excluem-se desta categoria de atividades:</p> <p>a) A introdução no consumo de combustíveis utilizados nas atividades enumeradas no anexo I da presente diretiva, salvo se forem utilizados em processos de combustão nas atividades de transporte de gases com efeito de estufa para armazenamento geológico (vigésima sétima linha de atividade);</p> <p>b) A introdução no consumo de combustíveis cujo fator de emissão é zero.</p> <p>2. Os setores dos edifícios e do transporte rodoviário correspondem às seguintes fontes de emissões, definidas nas Orientações de 2006 do PIAC para os inventários nacionais de gases com efeito de estufa, com as necessárias alterações dessas definições apresentadas de seguida:</p> <p>a) Produção combinada de calor e eletricidade (PCCE) (código de categoria de fonte 1A1a ii) e centrais de produção de calor (código da categoria de fonte 1A1a iii), desde que produzam calor para as categorias previstas nas alíneas c) e d) do presente ponto, diretamente ou através de redes de aquecimento urbano;</p> <p>b) Transporte rodoviário (código da categoria de fonte 1A3b), à exceção da utilização de veículos agrícolas em estradas pavimentadas;</p> <p>c) Comercial/institucional (código da categoria de fonte 1A4a);</p> <p>d) Residencial (código da categoria de fonte 1A4b).</p>	<p>Gases com efeito de estufa</p> <p>Dióxido de carbono (CO₂)</p>
---	--

**AJUSTAMENTO DO FATOR DE REDUÇÃO LINEAR EM CONFORMIDADE COM O
ARTIGO 30.º-C, N.º 2**

1. Se as emissões médias comunicadas nos termos do capítulo IV-A relativamente aos anos de 2024 a 2026 forem mais do que 2 % superiores à quantidade para 2025 definida nos termos do artigo 30.º-C, n.º 1, e se essas diferenças não se deverem à diferença de menos de 5 % entre as emissões comunicadas nos termos do capítulo IV-A e os dados constantes dos inventários das emissões de gases com efeito de estufa da União para 2025 das categorias de fonte da CQNUAC para os setores abrangidos pelo capítulo IV-A, o fator de redução linear é calculado por ajustamento do fator de redução linear referido no artigo 30.º-C, n.º 1.
2. Nos termos do ponto 1, o fator de redução linear ajustado é determinado do seguinte modo:

$$[LRF_{adj} = 100\% * ((MRV_{[2024-2026]} - (MRV_{[2024-2026]} + (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]}) - MRV_{[2024-2026]}) / 5)) / MRV_{[2024-2026]}], \text{ sendo que,}$$

LRF_{adj} é o fator de redução linear ajustado;

$MRV_{[2024-2026]}$ é a média das emissões verificadas prevista no capítulo IV-A para os anos de 2024 a 2026;

$ESR_{[2024]}$ é o valor das emissões para 2024 definido em conformidade com o artigo 30.º-C, n.º 1, para os setores abrangidos pelo capítulo IV-A;

$LRF_{[2024]}$ é o fator de redução linear referido no artigo 30.º-C, n.º 1.";

3) O anexo IV da Diretiva 2003/87/CE é alterado do seguinte modo:

Na parte A, a secção "Cálculos" é alterada do seguinte modo:

i) no quarto parágrafo, a última frase "O fator de emissão para a biomassa será igual a zero." passa a ter a seguinte redação:

"O fator de emissão para a biomassa que cumpre os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de gases com efeito de estufa relativos à utilização de biomassa estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001, com os ajustamentos necessários para efeitos de aplicação da presente diretiva estabelecidos nos atos de execução referidos no artigo 14.º, é igual a zero.";

ii) o sexto parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Serão utilizados fatores de oxidação por defeito desenvolvidos em conformidade com a Diretiva 2010/75/UE, a menos que o operador possa demonstrar que os fatores específicos da atividade são mais exatos.";

b) Na parte B, secção "Monitorização das emissões de dióxido de carbono", quarto parágrafo, a última frase "O fator de emissão para a biomassa é igual a zero." passa a ter a seguinte redação:

"O fator de emissão para a biomassa que cumpre os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de gases com efeito de estufa relativos à utilização de biomassa estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001, com os ajustamentos necessários para efeitos de aplicação da presente diretiva estabelecidos nos atos de execução referidos no artigo 14.º, é igual a zero.";

a) É aditada a seguinte parte C:

"PARTE C – Monitorização e comunicação das emissões da atividade enumerada no anexo III

Monitorização das emissões

As emissões são monitorizadas através de cálculos.

Cálculos

As emissões são calculadas utilizando a seguinte fórmula:

Combustível introduzido no consumo × fator de emissão

O combustível introduzido no consumo inclui a quantidade de combustível introduzida no consumo pela entidade regulamentada.

São utilizados os fatores de emissão por defeito do PIAC, constantes das Orientações de Inventário do PIAC de 2006, ou de atualizações das mesmas, a não ser que existam fatores de emissão específicos para cada combustível identificados por laboratórios independentes acreditados que utilizem métodos analíticos reconhecidos de maior exatidão.

É efetuado um cálculo separado para cada entidade regulamentada e cada combustível.

Comunicação de informações sobre as emissões

Cada entidade regulamentada deve incluir as seguintes informações no seu relatório:

A. Dados de identificação da entidade regulamentada, incluindo:

- nome da entidade regulamentada,
- o seu endereço, incluindo o código postal e país,
- o tipo de combustíveis que introduz no consumo e as atividades pelas quais introduz os combustíveis no consumo, incluindo as tecnologias utilizadas,
- endereço, números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto, e
- nome do proprietário da entidade regulamentada e da eventual empresa-mãe.

B. Por cada tipo de combustível introduzido no consumo e utilizado em processos de combustão nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, conforme definido no anexo III, para o qual são calculadas as emissões:

- quantidade de combustível introduzida no consumo,
- fatores de emissão,
- total das emissões,
- utilizações finais previstas do combustível introduzido no consumo, e
- incerteza.

Os Estados-Membros devem tomar medidas para coordenar os requisitos de comunicação de informações com quaisquer outros requisitos de comunicação de informações existentes, a fim de minimizar os encargos para as empresas.";

4) Ao anexo V da Diretiva 2003/87/CE é aditada a seguinte parte C:

"PARTE C – Verificação das emissões da atividade enumerada no anexo III

Princípios gerais

1. As emissões resultantes da atividade enumerada no anexo III são sujeitas a verificação.
2. O processo de verificação tem em conta o relatório apresentado em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, e a monitorização efetuada durante o ano anterior. A verificação incide na fiabilidade, na credibilidade e na exatidão dos sistemas de monitorização e dos dados e informações comunicados no que se refere às emissões, em especial:
 - a) Aos combustíveis introduzidos no consumo comunicados e aos cálculos conexos;
 - b) À escolha e utilização de fatores de emissão;
 - c) Aos cálculos conducentes à determinação das emissões globais.

3. As emissões comunicadas só podem ser validadas se existirem dados e informações fiáveis e credíveis que permitam determiná-las com um elevado grau de certeza. Para estabelecer esse elevado grau de certeza, a entidade regulamentada deve demonstrar que:

a) Os dados comunicados são coerentes;

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

c) Os registos pertinentes da entidade regulamentada são completos e coerentes.

4. O verificador tem acesso a todos os locais e informações relacionadas com o objeto da verificação.

5. O verificador tem em conta se a entidade regulamentada está ou não registada no sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS).

Metodologia

Análise estratégica

6. A verificação baseia-se numa análise estratégica de todas as quantidades de combustíveis que a entidade regulamentada introduziu no consumo. Tal exige que o verificador tenha uma visão geral de todas as atividades pelas quais a entidade regulamentada introduz os combustíveis no consumo e da sua importância em termos de emissões.

Análise do processo

7. Se adequado, a verificação das informações apresentadas realiza-se no local da entidade regulamentada. O verificador recorre a controlos por amostragem para determinar a fiabilidade dos dados e das informações comunicadas.

Análise de risco

8. O verificador sujeita todos os meios pelos quais a entidade regulamentada introduz os combustíveis no consumo a uma avaliação da fiabilidade dos dados relativos às emissões globais da entidade regulamentada.

9. Com base nesta análise, o verificador identifica explicitamente os elementos com um risco de erro elevado e outros aspetos do processo de monitorização e de comunicação de informações suscetíveis de contribuir para erros na determinação das emissões globais, em particular os cálculos necessários para determinar o nível de emissões de fontes individuais. Deve ser prestada uma atenção especial aos elementos que apresentam um risco de erro elevado e aos aspetos do processo de monitorização supramencionados.

10. O verificador toma em consideração quaisquer métodos de controlo efetivo dos riscos aplicados pela entidade regulamentada com vista à minimização do grau de incerteza.

Relatório

11. O verificador prepara um relatório sobre o processo de validação no qual indica se o relatório apresentado em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, é ou não satisfatório. Este relatório especifica todas as questões pertinentes para o trabalho efetuado. O relatório apresentado em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, é considerado satisfatório se, na opinião do verificador, as emissões totais tiverem sido declaradas de forma globalmente correta.

Requisitos de competência mínimos para o verificador

12. O verificador deve ser independente da entidade regulamentada, realizar as suas atividades com profissionalismo, probidade e objetividade e ter um bom conhecimento:

- a) Das disposições da presente diretiva, bem como das normas e orientações pertinentes adotadas pela Comissão nos termos do artigo 14.º, n.º 1;

- b) Dos requisitos legislativos, regulamentares e administrativos pertinentes para a atividade sujeita a verificação; e
 - c) Da produção de todas as informações relacionadas com todos os meios pelos quais a entidade regulamentada introduz os combustíveis no consumo, em especial no que diz respeito à recolha, medição, cálculo e comunicação de dados."
-