C/2024/5997

9.10.2024

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Orientações interpretativas relativas à aplicação das isenções referidas no artigo 5.º do Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação)

(C/2024/5997)

ÍNDICE

Página

1. Introdução 3

2. Âmbito de aplicação do artigo 5.º do RFEUA: obrigação de abastecimento pelos operadores de aeronaves 4

2.1. Quem está sujeito à obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA e quais são os voos abrangidos? 4

2.2. O que implica a obrigação legal prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA? 5

2.3. Quando e onde é que o operador de aeronaves tem de abastecer? 6

2.4. Os operadores de aeronaves de países terceiros são obrigados a abastecer nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA? 6

2.5. Qual é o papel da entidade gestora dos aeroportos da União? 7

3. Isenções da obrigação de abastecimento 7

4. Artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA: ficar abaixo do requisito de abastecimento de 90 % do combustível no aeroporto de partida da União por razões de segurança 7

4.1. Ficar abaixo da obrigação de abastecimento de combustível. Implicações para a comunicação anual de informações nos termos do artigo 8.º do RFEUA() 8

4.2. Exemplos de acontecimentos que exigem o abastecimento de combustível para aviação para efeitos de cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível e de documentos comprovativos (justificações) 9

4.3. Quanto tempo deve o operador de aeronaves conservar os documentos comprovativos? 11

4.4. Considerações relativas à escolha do aeroporto alternativo e do combustível discricionário 11

5. Artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA: isenções temporárias da obrigação de abastecimento 12

5.1. Primeira condição: requisito de distância 12

5.2. Segunda condição: requisitos do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) e b) 13

5.2.1. Artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do RFEUA – dificuldades operacionais graves e recorrentes e tempos de reaprontamento excessivos 13

5.2.2. Artigo 5.º, n.º 3, alínea b) – dificuldades estruturais de abastecimento de combustível decorrentes das características geográficas 15

6. Autoridade competente para efeitos do artigo 5.º do RFEUA 18

6.1. O papel das autoridades para efeitos do artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, do RFEUA 18

6.2. Qual é a autoridade competente para a execução da obrigação de abastecimento e para a aplicação de coimas? 18

7. Cooperação entre autoridades 20

8. Sobre o processo de pedido de isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA e o papel da Comissão 21

8.1. Duração e renovação da isenção 21

8.2. Quando deve o pedido ser apresentado à autoridade competente? 21

8.3. A autoridade competente pode solicitar informações adicionais 21

8.4. Decisão da autoridade competente (artigo 5.º, n.º 6, do RFEUA) 21

8.5. Quando começa a ser aplicada a decisão nacional? 22

8.6. Papel da Comissão 22
8.6.1. Publicação da lista de isenções 22
8.6.2. Sobre as queixas relativas a isenções concedidas 22

1. **INTRODUÇÃO**

O Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (a seguir designado «regulamento» ou «RFEUA») ([1]) visa assegurar que o transporte aéreo na União Europeia (UE) cumpre as metas climáticas da União para 2030 e 2050 e desempenha um papel fundamental na concretização da Lei Europeia em matéria de Clima ([2]), preservando simultaneamente condições de concorrência equitativas no mercado interno. O regulamento estabelece regras harmonizadas sobre o fornecimento e a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação na União. Os fornecedores de combustível para aviação têm de abastecer ao mercado do transporte aéreo percentagens mínimas crescentes de combustíveis sustentáveis para aviação e de combustíveis sintéticos para aviação. As entidades gestoras dos aeroportos têm a obrigação de facilitar o acesso aos combustíveis sustentáveis para aviação. Os operadores de aeronaves que partam de aeroportos da União devem abastecer-se com o combustível para aviação necessário para todo o voo, evitando as emissões excessivas relacionadas com o excesso de peso e minimizando os riscos de fugas de carbono causadas pelas práticas de abastecimento em excesso ([3]).

O regulamento estabelece obrigações de comunicação de informações e de recolha de dados aplicáveis aos operadores de aeronaves e aos fornecedores de combustível, que têm de ser cumpridas perante as autoridades competentes e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). Define igualmente as regras relativas à designação das autoridades competentes nos Estados-Membros, que aplicarão e controlarão o cumprimento do regulamento, bem como a obrigação de prever sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas em caso de não conformidade.

Como se explica nos considerandos 5 e 28 do regulamento, as práticas de abastecimento em excesso são insustentáveis e devem ser evitadas, pois prejudicam os esforços envidados pela União para reduzir o impacto ambiental dos transportes. Estas práticas são contrárias aos objetivos de descarbonização da aviação, pois o maior peso das aeronaves aumenta o consumo de combustível e as emissões conexas (CO_2 e não CO_2) num dado voo. Por conseguinte, o artigo 5.º do RFEUA institui uma obrigação de abastecimento pelos operadores de aeronaves antes da partida num determinado aeroporto da União.

As práticas de abastecimento em excesso podem pôr em risco a igualdade das condições de concorrência. A este respeito, o artigo 5.º do RFEUA aplica-se, a nível da UE, tanto aos operadores de aeronaves da UE como de países terceiros. O artigo 5.º do RFEUA visa, em última análise, evitar a fragmentação do mercado do transporte aéreo da UE, prevenir distorções e práticas desleais de fuga aos custos no que se refere ao abastecimento de operadores de aeronaves e promover o abandono dos combustíveis fósseis. A obrigação de abastecimento prevista no artigo 5.º é, por conseguinte, uma componente essencial do RFEUA.

Um operador de aeronaves pode, a título excecional e se devidamente justificado, ficar abaixo do limiar previsto no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, se isso for necessário por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível. Além disso, e se devidamente justificado, pode também solicitar à autoridade ou autoridades competentes uma isenção temporária da obrigação de abastecimento. O artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA estabelece as condições que devem estar preenchidas para solicitar essa isenção.

O artigo 5.º, n.º 11, do RFEUA incumbe a Comissão de adotar orientações sobre a aplicação das isenções referidas no artigo 5.º desse regulamento. Essas orientações devem incluir os elementos que um operador de aeronaves deve fornecer para justificar essas isenções.

As presentes orientações interpretativas constituem a interpretação que a Comissão faz da aplicação das isenções referidas no artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, do RFEUA. Destinam-se a ajudar as autoridades dos Estados-Membros a decidir se os pedidos de isenção devem ser concedidos. Devem, além disso, contribuir para assegurar uma aplicação e um controlo do cumprimento mais coerentes do regulamento. Para assegurar uma aplicação coerente das isenções estabelecidas ao abrigo do artigo 5.º do RFEUA em toda a UE, as questões de interpretação e aplicação do quadro jurídico pertinente podem ser debatidas no âmbito do grupo de peritos da Comissão sobre aviação sustentável (E03118/2) ([4]), com o apoio da AESA. O Tribunal de Justiça da União Europeia é a única instância competente para interpretar de forma vinculativa o direito da União.

([1]) JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) 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).

([3]) O abastecimento em excesso é uma prática segundo a qual uma aeronave transporta mais combustível do que o necessário para o voo, a fim de reduzir ou evitar o abastecimento no aeroporto de destino.

([4]) Subgrupo sobre aviação sustentável (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pt&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO ARTIGO 5.º DO RFEUA: OBRIGAÇÃO DE ABASTECIMENTO PELOS OPERADORES DE AERONAVES

O artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA exige que os operadores de aeronaves abasteçam, *pelo menos, 90 % do combustível para aviação necessário anualmente* em cada aeroporto de partida da União a partir do qual operem voos de transporte aéreo comercial.

O objetivo desta disposição é assegurar que a quantidade de combustível para aviação abastecida antes da partida de um determinado aeroporto da União seja proporcional à quantidade de combustível para aviação necessária para operar os voos com partida desse aeroporto da União durante o ano.

Para cumprir o objetivo do artigo 5.º no que diz respeito à obrigação de abastecer no aeroporto de partida da União, as partes pertinentes do setor da aviação, nomeadamente as entidades gestoras dos aeroportos da União, os operadores de aeronaves, os produtores de combustível, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível, devem trabalhar em conjunto para assegurar uma transição harmoniosa, reduzindo ao mínimo as dificuldades operacionais.

2.1. Quem está sujeito à obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA e quais são os voos abrangidos?

Todos os operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA são legalmente obrigados a cumprir a obrigação de abastecimento prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA quando partem de um aeroporto da União. O artigo 3.º, n.º 3, do RFEUA define um operador de aeronaves como «uma pessoa que tenha operado ([5]) pelo menos 500 voos de transporte aéreo de passageiros, ou 52 voos de transporte aéreo comercial de carga com partida de aeroportos da União no período de informação anterior ou, caso essa pessoa não possa ser identificada, o proprietário da aeronave».

O operador de aeronaves é identificado pelo indicativo de chamada utilizado para efeitos de controlo do tráfego aéreo, tal como especificado no plano de voo operacional (identificação da aeronave). O indicativo de chamada deve ser o seguinte:

a) Se o plano de voo operacional contiver o designador OACI para a empresa operadora de aeronaves, o operador de aeronave único é a empresa operadora de aeronaves à qual foi atribuído esse designador OACI ([6]);

b) Se o plano de voo operacional contiver a nacionalidade ou a marca comum e o número de matrícula da aeronave explicitamente indicados num certificado de operador aéreo (COA) ou equivalente, ou num documento emitido por um Estado e que identifique o operador da aeronave, o operador de aeronave único deve ser a pessoa singular ou coletiva titular do COA (ou equivalente) ou indicado no documento;

c) Se não for possível identificar o operador de aeronaves, considera-se que o proprietário da aeronave é o operador de aeronaves.

O artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA aplica-se às aeronaves inseridas na aviação civil e que efetuam voos de transporte aéreo comercial, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo. O artigo 3.º, n.º 4, define «voo de transporte aéreo comercial» como «um voo operado para efeitos de transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou aluguer, incluindo voos de negócios operados para efeitos comerciais».

Nos termos dos acordos de locação com tripulação, uma aeronave é operada pelo locador (proprietário da aeronave), que é essencialmente responsável pelo estado e pela manutenção da aeronave, em benefício do locatário (a entidade que aluga uma aeronave), que detém o controlo efetivo do voo. Presume-se, pois, que o locatário é o operador da aeronave para esse voo e que o plano de voo conterá o designador OACI do locatário.

Ao abrigo de um acordo de aluguer sem tripulação, a aeronave é operada pelo locatário ao abrigo do respetivo COA e o controlo da aeronave é efetivamente transferido para o locatário. Presume-se, pois, que o locatário é o operador da aeronave e que o designador OACI do locatário deve figurar no plano de voo.

([5]) O conceito de operação de um voo deve ser entendido na aceção económica. Quer isto dizer que a "pessoa" mencionada na definição de "operador de aeronaves" não designa, por exemplo, o piloto que conduz a aeronave em nome de uma pessoa coletiva.

([6]) Os designadores OACI constam do Doc 8585 – Designadores de empresas operadoras de aeronaves e de autoridades e serviços aeronáuticos.

O regulamento não se aplica a aeronaves militares nem a voos utilizados apenas para operações humanitárias, de repatriação e regresso ([7]), voluntários ou forçados, incluindo readmissões, de busca, de resgate, de assistência em catástrofes ou com finalidades médicas, bem como para operações alfandegárias, policiais e de combate a incêndios. São igualmente excluídos os voos estatais que transportem chefes de Estado, chefes de Governo e ministros de Governos de países terceiros. Estão também excluídos os voos de formação (quando se trate de voos puramente não comerciais) e circulares (com partida e chegada ao mesmo aeroporto sem escala intermédia). A razão para excluir estes voos é o facto de serem operados em circunstâncias excecionais e de não poderem sempre ser planeados da mesma forma que os voos de transporte aéreo comercial normais, pelo que poderão nem sempre estar em posição de cumprir as obrigações decorrentes desta disposição (ver considerando 17 do RFEUA). Na prática, os voos excluídos podem ser identificados através do código de isenção do Serviço Central de Taxas de Rota (SCTR) da Eurocontrol e/ou do campo de identificação do voo no plano de voo operacional.

Os voos de manutenção, de reposicionamento ou de transporte estão incluídos no âmbito de aplicação do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, desde que sejam considerados como atividades relacionadas com as atividades comerciais do operador da aeronave. Por exemplo, excluem-se os voos de posicionamento e de transporte relacionados com operações de busca e salvamento. Os voos operados ao abrigo de uma obrigação de serviço público («voos OSP») são abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA.

Para garantir condições de concorrência equitativas, o RFEUA abrange o maior número possível de voos comerciais em todo o mercado da aviação da UE. Todos os operadores de aeronaves que tenham operado pelo menos 500 voos de transporte aéreo de passageiros ou 52 voos de transporte aéreo comercial de carga estão, por conseguinte, sujeitos à obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA. O RFEUA permite, não obstante, que os operadores de aeronaves atinjam um nível de ambição mais elevado, permitindo-lhes optar por aderir às obrigações previstas no artigo 2.º, n.º 3, do RFEUA, que estabelece a base jurídica e o procedimento para o efeito.

A Comissão, com a assistência da Eurocontrol e em cooperação com os Estados-Membros, prepara e publica no seu sítio Web uma lista atualizada anualmente dos operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA, com a respetiva atribuição ao Estado-Membro responsável ([8]).

2.2. **O que implica a obrigação legal prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA?**

O limiar de abastecimento de 90 % exigido no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA aplica-se ao «combustível para aviação necessário anualmente». O artigo 3.º, ponto 24, do RFEUA define-o como a quantidade de combustível para aviação designado por «combustível de viagem» e «combustível para rolagem» no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([9]). O operador de aeronaves deve abastecer, num determinado aeroporto da União, pelo menos 90 % do combustível necessário anualmente (ou seja, de viagem e de rolagem para a descolagem) para operar todos os voos de partida abrangidos pelo RFEUA durante um período de informação (ou seja, o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do ano precedente ao ano de informação) nesse aeroporto da União.

As obrigações de comunicação estabelecidas no artigo 8.º e no anexo II do RFEUA dizem respeito ao total anual de combustível planeado para todos os voos com partida de um determinado aeroporto da União e ao total anual de combustível efetivamente abastecido para esses voos. Dependendo dos processos aplicados pelo operador da aeronave, a quantidade de combustível abastecido pode ser comprovada através de diferentes fontes (por exemplo: i) faturas de combustível do fornecedor de combustível, ii) a diferença entre a quantidade de combustível no momento da chegada a um aeroporto da União (calços colocados) e a quantidade de combustível no momento da partida desse aeroporto da União (calços retirados) e iii) informações obtidas de fontes como o diário de bordo da aeronave, a caderneta técnica e o plano de voo operacional).

A obrigação de abastecer no aeroporto de partida da União diz respeito ao «combustível para aviação». O artigo 3.º, n.º 6, do RFEUA define combustível para aviação como o combustível de substituição produzido para utilização direta por aeronaves. Por outras palavras, a obrigação de abastecer diz respeito a todos os combustíveis disponíveis para a aviação, incluindo os combustíveis para aviação tradicionais.

([7]) Na aceção da legislação da UE em matéria de políticas de migração e asilo.

([8]) Ver a lista dos operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA no sítio Web da DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=pt).

([9]) Para mais informações, ver secção CAT.OP.MPA.181, Regime de combustível/energia — Planeamento de combustível/energia e política de replaneamento em voo — aviões.

Um operador de aeronaves que não justifique devidamente o incumprimento do requisito de abastecer pelo menos 90 % do «combustível para aviação necessário anualmente» nos termos do artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, do RFEUA está sujeito a coima. Esta coima deve ser imposta pelas autoridades dos Estados-Membros, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 2, do RFEUA. Este operador de aeronaves pode ser, não obstante, isento da coima se puder provar que o incumprimento das obrigações previstas no artigo 5.º se deveu a circunstâncias excecionais e imprevisíveis, fora do seu controlo e cujos efeitos não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

2.3. **Quando e onde é que o operador de aeronaves tem de abastecer?**

Um operador de aeronaves abrangido pelo âmbito de aplicação do RFEUA tem de abastecer combustível à partida de um aeroporto da União (ou seja, o aeroporto de partida da União).

O artigo 3.º, ponto 1, do RFEUA define «aeroporto da União» como um aeroporto na aceção do artigo 2.º da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às taxas aeroportuárias. Essa diretiva define aeroporto como «um terreno especialmente preparado para a aterragem, descolagem e manobras de aeronaves, incluindo as instalações anexas que possam existir para as necessidades do tráfego e para o serviço das aeronaves, nomeadamente as instalações necessárias para as operações comerciais de transporte aéreo» ([10]).

Os aeroportos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA são os que tenham registado um tráfego de passageiros superior a 800 000 passageiros ou um tráfego de mercadorias superior a 100 000 toneladas no período de informação anterior. Este limiar foi fixado para evitar encargos indevidos para as operações de transporte aéreo em aeroportos de pequena dimensão.

Os aeroportos situados nas regiões ultraperiféricas enumeradas no artigo 349.º do TFUE – ou seja, Guadalupe, Guiana Francesa, Martinica, Maiote, Reunião, São Martinho, Açores, Madeira e ilhas Canárias – não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 5.º do RFEUA.

Os Estados-Membros podem ser mais ambiciosos e decidir incluir no âmbito de aplicação do RFEUA aeroportos situados no seu território que não atinjam o limiar exigido e que estejam situados numa região ultraperiférica. As entidades gestoras de aeroportos podem também optar por incluir um aeroporto sob a sua gestão e decidir que este seja tratado como um aeroporto da União sujeito ao RFEUA, apresentando um pedido às respetivas autoridades competentes. Nesse pedido, a entidade gestora do aeroporto deve provar que o aeroporto candidato cumpre os requisitos previstos no artigo 6.º, n.º 1, do RFEUA. A base jurídica e o procedimento para o efeito encontram-se no artigo 2.º, n.º 2, do RFEUA.

A Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, fornece uma lista dos aeroportos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA. Esta lista é atualizada anualmente ([11]).

2.4. **Os operadores de aeronaves de países terceiros são obrigados a abastecer nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA?**

Como explicado na secção 2.3, a obrigação de abastecer pelo menos 90 % do combustível para aviação necessário anualmente aplica-se no aeroporto de partida da União. Um operador de aeronaves de um país terceiro está, por conseguinte, sujeito à obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA à partida de um aeroporto da União se tiver operado 500 voos de transporte aéreo de passageiros ou 52 voos de transporte aéreo comercial de carga com partida de aeroportos da União no período de informação anterior. Na prática, isto significa que um operador de aeronaves de um país terceiro tem de abastecer 90 % do combustível para aviação necessário anualmente para as partidas dos aeroportos da União nos aeroportos da União de onde partem.

Um operador de aeronaves de um país terceiro que não cumpra as obrigações previstas no artigo 5.º está sujeito a uma coima imposta por uma autoridade competente de um Estado-Membro (ver artigo 12.º, n.º 2, do RFEUA), a menos que esse incumprimento seja devidamente justificado nos termos do artigo 5.º, n.ºs 2 ou 3, do RFEUA ou se deva a circunstâncias excecionais e imprevisíveis, nos termos do artigo 12.º, n.º 2, terceiro período, do RFEUA.

([10]) Artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (Diretiva Taxas Aeroportuárias) (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

([11]) Ver a lista dos aeroportos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA no sítio Web da DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=pt).

2.5. **Qual é o papel da entidade gestora dos aeroportos da União?**

As entidades gestoras dos aeroportos da União abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento desempenham um papel fundamental na promoção do cumprimento, por parte dos operadores de aeronaves, da obrigação de abastecimento. Neste contexto, a entidade gestora dos aeroportos da União deve planear os recursos humanos e de infraestrutura (por exemplo, pessoal suficiente e qualificado, capacidade do depósito e fornecimento de combustível, camiões de abastecimento de combustível, sistemas de hidrantes, etc.) necessários para facilitar o cumprimento, por parte dos operadores de aeronaves, da obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA.

Cumpre, no entanto, salientar que alguns aeroportos (por exemplo, os situados em ilhas), devido à sua situação geográfica, podem não ter a infraestrutura e/ou o fornecimento de combustível para aviação necessários, podendo não ser capazes de oferecer o abastecimento regular de combustível para aviação no aeroporto na mesma medida que outros aeroportos com mais recursos. Os operadores de aeronaves podem, pois, solicitar isenções temporárias das suas obrigações de abastecimento para determinadas rotas que façam a ligação a aeroportos situados em ilhas sem ligações ferroviárias ou rodoviárias a um aeroporto da União, nas circunstâncias específicas previstas no artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA.

3. **ISENÇÕES DA OBRIGAÇÃO DE ABASTECIMENTO**

O artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA permite que o operador de aeronaves fique abaixo do limiar exigido pela obrigação de abastecimento, se devidamente justificado, por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível, ou seja, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([12]). A este respeito, a decisão dos comandantes sobre o abastecimento final de combustível antes da partida de um aeroporto da União tem de ser respeitada sem interferência do operador da aeronave ([13]) (ver pormenores na secção 4). As isenções justificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA são comunicadas *ex post* na comunicação anual a apresentar pelo operador da aeronave nos termos do artigo 8.º do RFEUA.

Outras isenções das obrigações de abastecimento estabelecidas no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA limitam-se a duas situações definidas no artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) e b), do RFEUA e estão sujeitas a um pedido prévio justificado e pormenorizado à autoridade competente. Estas isenções são solicitadas *ex ante*; ver pormenores nas secções 5 e 8. A primeira possibilidade de isenção do artigo 5.º, n.º 1, limita-se a rotas específicas com partida de aeroportos da União e a situações específicas, ou seja, dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que impeçam os operadores de aeronaves de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável. A segunda possibilidade diz respeito a dificuldades estruturais de abastecimento de combustível decorrentes das características geográficas de um dado aeroporto da União, que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis para aviação, colocando o operador de aeronaves em causa numa desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes.

4. **ARTIGO 5.º, N.º 2, DO RFEUA: FICAR ABAIXO DO REQUISITO DE ABASTECIMENTO DE 90 % DO COMBUSTÍVEL NO AEROPORTO DE PARTIDA DA UNIÃO POR RAZÕES DE SEGURANÇA**

O artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA prevê que um operador de aeronaves pode ficar abaixo do limiar de 90 % do «combustível para aviação necessário anualmente» (ou seja, combustível de viagem e combustível de rolagem para a descolagem) num aeroporto de partida da União, se tal for necessário por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível. Esta disposição tem em conta a necessidade de garantir o cumprimento, por exemplo, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([14]) e, mais especificamente, das regras de segurança previstas no seu anexo IV: as secções CAT.OP.MPA.180, 181, 182 e 260 e, se for caso disso, a secção CAT.OP.MPA.185 para a gestão e o planeamento do combustível em voo. Os meios de conformidade aceitáveis (AMC) e o material de orientação da AESA para o anexo IV, Operações de transporte aéreo comercial, Parte-CAT, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão relativo às operações aéreas especificam essas disposições ([15]).

([12]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, alínea c), ponto 8), «combustível [...] discricionário, se exigido pelo comandante», anexo IV, subparte B, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão.

([14]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

As secções 4.1 a 4.4 contêm mais informações sobre as possíveis justificações para ficar abaixo do limiar de abastecimento por razões de segurança (bem como os elementos comprovativos exigidos).

4.1. **Ficar abaixo da obrigação de abastecimento de combustível. Implicações para a comunicação anual de informações nos termos do artigo 8.º do RFEUA** ([16])

Se um operador de aeronaves ficar abaixo da obrigação de abastecimento de 90 % do «combustível para aviação necessário anualmente» (de viagem e de rolagem para descolagem) num aeroporto de partida da União, essa situação tem de ser devidamente justificada à autoridade ou autoridades competentes responsáveis pelo aeroporto da União em questão, bem como à AESA.

Concretamente, o operador de aeronaves deve justificar por que motivo é que as quantidades de combustível para aviação foram inferiores ao limiar de 90 % e não as quantidades de combustível de aviação incluídas na margem de 10 %, como se estabelece no artigo 5.º, n.º 1, das RFEUA. Por outras palavras, o operador de aeronaves tem de comunicar as quantidades agregadas de combustível abastecidas (em voos anteriores) por razões de cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível que o estão a impedir de cumprir o requisito de abastecimento de 90 % num dado aeroporto da União. Na sua comunicação de informações nos termos do artigo 8.º do RFEUA, o operador de aeronaves tem de indicar as rotas afetadas.

Estas informações (incluindo a justificação) têm de ser incluídas na comunicação que o operador de aeronaves tem de apresentar às autoridades competentes e à AESA nos termos do artigo 8.º do RFEUA (ou seja, a comunicação anual), que tem de ser previamente verificada por um verificador independente, tal como exigido pelo artigo 8.º, n.º 3, do RFEUA ([17]).

O operador de aeronaves tem de incluir, nas suas justificações nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA, o seguinte:

— uma justificação da razão pela qual ficou abaixo do limiar anual estabelecido no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível,

— uma indicação das rotas afetadas (ou seja, a sequência dos voos de partida e de chegada ao aeroporto da União) e das quantidades de combustível associadas ao combustível abastecido por razões de segurança.

A autoridade competente pode aceitar a justificação, desde que esta seja adequada e cumpra os requisitos aplicáveis. A autoridade competente pode consultar a AESA para avaliar se a justificação cumpre as regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível.

Exemplo 1: O operador de aeronaves **Y** realiza voos do aeroporto **A** para o aeroporto da União **B**. O operador de aeronaves **Y** está afetado à direção-geral da aviação civil designada (**A-DGCA**). No final do ano de informação, **Y** tem de declarar à AESA e à **A-DGCA** o volume de combustível abastecido anualmente, o combustível para aviação necessário anualmente e o volume de combustível não abastecido anualmente ([18]). **Y** terá igualmente de notificar, no final do ano de informação, as quantidades não abastecidas à autoridade ou autoridades do(s) aeroporto(s) da União se estas não cumprirem o limiar de abastecimento por razões de segurança.

Neste exemplo, o operador de aeronaves **Y** fica abaixo do limiar de «combustível para aviação necessário anualmente» no aeroporto da União **B**, porque, em alguns dos voos da rota **A-B**, as condições meteorológicas previstas exigiram o abastecimento de mais combustível no aeroporto **A** por razões de segurança (o combustível extra é sempre abastecido no aeroporto anterior). No entanto, ao contrário do esperado, as condições meteorológicas melhoraram, de um modo geral, durante os voos e as aeronaves acabaram, várias vezes, por aterrar no aeroporto da União **B** com mais combustível do que o previsto, o que as impediu de abastecer combustível no aeroporto da União **B** para o voo seguinte, uma vez que já havia combustível suficiente no depósito. Embora **Y** não tenha cumprido o requisito do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA para o aeroporto da União **B**, esse incumprimento justificou-se por razões de segurança em matéria de combustível.

([16]) O manual destinado aos operadores de aeronaves e aos organismos de verificação (artigo 8.º e anexo II do RFEUA) contém mais informações sobre a forma de realizar a comunicação de informações.

([17]) O artigo 8.º, n.º 3, do RFEUA dispõe que «[a] comunicação é verificada por um verificador independente, em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 14.º e 15.º da Diretiva 2003/87/CE e com os atos de execução adotados com base nessa diretiva». Por outras palavras, o processo de verificação e os verificadores acreditados para efeitos do RFEUA são regidos pelas regras do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE), nomeadamente as estabelecidas para o setor da aviação.

([18]) Ver o artigo 3.º do RFEUA para consultar as definições, o artigo 8.º sobre as obrigações de comunicação dos operadores de aeronaves e o anexo II para consultar o modelo para a comunicação de informações.

Exemplo 2: O operador de aeronaves **Y** realiza voos do aeroporto **C** para o aeroporto **D** e de volta para **C** (rota **C-D-C**), ambos na União. No seguimento do exemplo 1, o operador de aeronaves **Y** está afetado à autoridade competente da **A-DGCA**. No final do ano de informação, **Y** tem de declarar à AESA e às autoridades competentes o volume de combustível abastecido anualmente, o combustível para aviação necessário anualmente e o volume de combustível não abastecido anualmente ([19]). **Y** terá igualmente de notificar, no final do ano de informação, as quantidades não abastecidas à autoridade ou autoridades do(s) aeroporto(s) da União se estas não cumprirem o limiar de abastecimento por razões de segurança em matéria de combustível

Neste exemplo, o operador de aeronaves **Y** fica abaixo do limiar de «combustível para aviação necessário anualmente» no aeroporto **D**, uma vez que, em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.181, letra c, ponto 4, subalínea l), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, os voos da rota **C-D** exigem um aeroporto alternativo de destino **E**, que é longe do aeroporto **D**. No regresso a **C** (rota **D-C**), o aeroporto alternativo de destino **F** fica muito próximo do aeroporto **C**. Por conseguinte, a aeronave aterrará sempre em **D** com mais combustível do que o necessário para regressar a **C**, o que a impede de abastecer combustível no aeroporto **D** para o seu voo subsequente de volta a **C**, já que **Y** tinha combustível suficiente no depósito. Por conseguinte, o operador de aeronaves **Y** não cumpriu o requisito do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA para o aeroporto **D**, por motivos de segurança em matéria de combustível.

O mesmo pode acontecer no caso dos aeródromos isolados, uma vez que a subsecção CAT.OP.MPA.181, alínea c), ponto 4, subalínea ii), e a secção CAT.OP.MPA.182 dos AMC7 ([20]) exigem combustível para cerca de duas horas adicionais nesses aeródromos isolados. Tal pode reduzir significativamente a necessidade de abastecer para o regresso.

Em resumo, para cumprir os requisitos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA (ou seja, a obrigação de *justificar devidamente*), o operador de aeronaves deve apresentar às autoridades competentes e à AESA as razões de segurança para abastecer combustível em excesso nos voos que chegam ao aeroporto da União e que fazem com que o operador de aeronaves fique abaixo do requisito de abastecimento de combustível anual. As quantidades de combustível a justificar limitam-se à diferença entre os 90 % de combustível para aviação necessário anualmente e o combustível para aviação abastecido anualmente por aeroporto da União, nos casos em que o operador de aeronaves não cumpre o requisito de abastecimento.

O operador de aeronaves deve indicar claramente a relação entre o volume de combustível abastecido e as razões de segurança. A justificação (os documentos comprovativos) deve corresponder às quantidades abastecidas e às razões apresentadas. A incapacidade de comprovar a correspondência entre os volumes abastecidos e as justificações pode resultar numa violação do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA.

4.2. **Exemplos de acontecimentos que exigem o abastecimento de combustível para aviação para efeitos de cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível e de documentos comprovativos (justificações)**

A lista seguinte de exemplos que exigem o abastecimento de combustível para aviação por razões de segurança não é exaustiva, mas inclui os acontecimentos mais comuns ([21]) que justificam a necessidade de abastecer mais combustível no aeroporto de partida por razões de segurança em matéria de combustível, correndo assim o risco de não cumprir o limiar de abastecimento no aeroporto de destino da União. Os exemplos são acompanhados dos documentos que o operador de aeronaves teria de apresentar às autoridades competentes para justificar o facto de ficar abaixo do limiar previsto no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA.

Em qualquer caso, as autoridades competentes devem, em cooperação com a AESA, assegurar o justo equilíbrio entre a segurança e as obrigações de abastecimento e de comunicação previstas no RFEUA. Garantir a segurança é a principal prioridade, pelo que as autoridades devem exercer sempre um juízo criterioso quanto ao nível de prova necessário para confirmar as preocupações de segurança. A necessidade de combustível adicional é frequentemente determinada com base nos conhecimentos do pessoal do centro de controlo do operador ou na experiência dos pilotos.

([19]) Ver o artigo 3.º do RFEUA para consultar as definições, o artigo 8.º sobre as obrigações de comunicação dos operadores de aeronaves e o anexo II para consultar o modelo para a comunicação de informações.

([20]) «Meios de conformidade aceitáveis 7».

([21]) Tal como comunicado pela AESA e pelos operadores de aeronaves nas suas respostas ao questionário da Comissão para a elaboração do presente documento.

— Casos de escassez de combustível para aviação (incluindo quantidades mínimas de compra impostas pelo fornecedor de combustível nos aeroportos da União com uma situação geográfica específica, como as ilhas) ou de contaminação do combustível para aviação no aeroporto de destino, justificados pelo respetivo aviso à navegação aérea (NOTAM) e/ou por uma comunicação do fornecedor de combustível (se disponível), ou por quaisquer outros relatórios no âmbito do sistema de gestão previsto na secção ORO.GEN.200, «Sistema de gestão» ([22]), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão (relatórios dos pilotos, relatórios de outros operadores, relatórios das autoridades ou informações fornecidas por associações de companhias aéreas).

— As condições meteorológicas adversas (ou previsões de condições meteorológicas adversas) justificam muitas vezes (e especialmente durante as operações de inverno) a necessidade de combustível adicional [ver anexo IV, secções CAT.OP.MPA.181, alínea b), CAT.OP.MPA.245, alínea a), ponto 1, e também CAT.OP.MPA.245, alíneas b) e c), CAT.OP.MPA.255, alínea b), e CAT.OP.MPA.265, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão] ([23]). O mesmo se aplica a outras condições meteorológicas (por exemplo, calor) que possam exigir combustível extra para as unidades auxiliares de potência ([24]) devido a condições meteorológicas excecionalmente frias ou quentes, visibilidade limitada, etc. A justificação deve basear-se em informações meteorológicas reais (por exemplo, METAR ([25]) e ATIS ([26])), em previsões meteorológicas (por exemplo, TAF ([27]), incluindo probabilidades remotas de condições meteorológicas adversas, como PROB30% ([28])) e SIGMET ([29]), cartas meteorológicas em rota e outras informações suficientemente detalhadas, ou qualquer combinação destas. Podem também ser apresentados sistemas de informação meteorológica melhorados, como o EWINS ([30]) ou ferramentas semelhantes. Estas ferramentas podem indicar a fiabilidade das previsões meteorológicas, levando os operadores a aumentar o abastecimento de combustível quando os dados históricos sugiram que são prováveis condições meteorológicas adversas (por exemplo, nevoeiro) no aeroporto de destino, mesmo que as previsões oficiais não prevejam essas condições.

— Ações sociais (incluindo protestos ou greves no aeroporto de destino) justificadas, por exemplo, por uma comunicação do aeroporto e/ou por um NOTAM [ver anexo IV, secção CAT.OP.MPA.175, alínea b), pontos 4 e 5 e AESA AMC1.CAT.OP.MPA.175, alínea b), e a secção CAT.OP.MPA.181, alínea b) e alínea c), ponto 7, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão]. Consoante as circunstâncias, a ameaça de ações sociais ou greves pode também justificar a necessidade de aumentar o abastecimento de combustível.

— Atrasos no controlo de tráfego aéreo (CTA) no aeroporto de destino, justificados por um NOTAM ou por uma comunicação do gestor de tráfego aéreo (ATM), se disponível, antes da descolagem [anexo IV, secção CAT.OP.MPA.181, alínea b), ponto 6, e alínea c), ponto 7, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão]. Outros relatórios ou dados, tais como dados históricos do operador da aeronave (incluindo relatórios do piloto), podem também indicar potenciais atrasos no aeroporto de destino.

— Probabilidade de reencaminhamentos do CTA, justificada por um NOTAM ou por uma comunicação do ATM, ou por quaisquer outros relatórios ou dados pertinentes [anexo IV, secção CAT.OP.MPA.181, alínea b), pontos 5 e 6, e alínea c), ponto 7, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão]. Esta inclui dados históricos do operador ou de outros operadores e relatórios dos pilotos que indiquem potenciais reencaminhamentos ao longo da rota.

— Preocupações de segurança, nomeadamente relacionadas com guerras, justificadas por uma comunicação do aeroporto, por uma comunicação do fornecedor de combustível e/ou por um NOTAM.

([22]) Ver o anexo III sobre requisitos para as organizações no que respeita às operações aéreas, no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

([23]) Ver o anexo IV sobre as operações do transporte aéreo comercial do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

([24]) Unidade auxiliar de potência.

([25]) Comunicado meteorológico de rotina de aeródromo.

([26]) Serviço automático de informação terminal.

([27]) Previsão de aeródromo terminal.

([28]) Probabilidade de 30 %.

([29]) Informação meteorológica significativa.

([30]) Sistema de informação meteorológica melhorado.

— Catástrofes naturais (por exemplo, sismos, erupções vulcânicas e inundações) justificadas por uma comunicação do aeroporto e/ou por um NOTAM, ou por quaisquer outros relatórios pertinentes [anexo IV, secção CAT.OP.MPA.181, alínea b) e alínea c), ponto 7, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão].

Para além dos documentos acima referidos, o operador de aeronaves tem de apresentar o plano de voo operacional assinado pelo comandante, incluindo a assinatura digital ou a aprovação digital do plano de voo. Este documento tem de indicar o combustível total abastecido (no voo anterior) e os seus componentes individuais.

Outros documentos que o operador de aeronaves pode ter de apresentar à autoridade competente, se for caso disso, para justificar ter ficado abaixo do limiar estabelecido no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA por razões de cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível incluem:

— informações do diário de bordo,

— METAR, TAF, SIGMET, cartas meteorológicas em rota ou comunicações do PSNA ([31]) sobre restrições meteorológicas,

— NOTAM,

— comunicações ATM e CTA (se disponíveis),

— publicações de informação aeronáutica (AIP),

— comunicações do fornecedor de combustível, do prestador de serviços de assistência em escala ou da entidade gestora do aeroporto,

— plano de voo operacional,

— quaisquer outras informações que o operador de aeronaves considere pertinentes e úteis para justificar as quantidades de combustível comunicadas como abastecidas por razões de segurança.

Os operadores de aeronaves têm de fornecer aos verificadores independentes todos os documentos comprovativos necessários para facilitar o processo de verificação da comunicação anual exigida pelo artigo 8.º do RFEUA (em especial, pelo artigo 8.º, n.º 3).

4.3. **Quanto tempo deve o operador de aeronaves conservar os documentos comprovativos?**

O regulamento impõe aos operadores de aeronaves o ónus da prova quanto à justificação, às autoridades competentes e à AESA, da sua conformidade com os requisitos do artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do RFEUA. Os operadores de aeronaves têm, pois, de avaliar durante quanto tempo é aconselhável conservar os documentos comprovativos pertinentes, tendo em conta aspetos como a eventualidade de processos administrativos ou judiciais. Idealmente, os operadores de aeronaves devem conservar os documentos comprovativos durante um período mínimo de quatro anos (ou seja, o ano de informação mais três anos de conservação de dados). Este período pode variar entre Estados-Membros, uma vez que as regras nacionais em matéria de execução aplicáveis ao setor podem prescrever prazos diferentes. Os Estados-Membros devem ter em conta a recomendação em matéria de conservação de dados prevista na presente secção ao estabelecerem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do presente regulamento previstas no artigo 12.º, n.º 1, do RFEUA.

4.4. **Considerações relativas à escolha do aeroporto alternativo e do combustível discricionário**

Os operadores de aeronaves têm a liberdade de escolher um aeroporto alternativo, dentro dos limites estabelecidos na secção CAT.OP.MPA.192 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([32]). Muitas vezes, pode ser mais sensato escolher um aeroporto alternativo mais distante, em vez de alternativas mais próximas, por razões económicas, como a existência de um contrato com um prestador de assistência aeroportuária para a manutenção das aeronaves e/ou a existência de condições que permitam prestar um serviço melhor aos passageiros em caso de aterragem no aeroporto alternativo (isto é, alternativa comercial). No entanto, a escolha de um aeroporto alternativo não pode servir para ocultar práticas de abastecimento em excesso por motivos económicos.

([31]) Prestador de serviços de navegação aérea.

([32]) Ver o anexo IV sobre as operações do transporte aéreo comercial do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

Do mesmo modo, o operador de aeronaves não pode dar instruções ao piloto para que abasteça mais combustível para aviação num aeroporto específico por razões económicas e o carregue como combustível discricionário. Como o texto indica, o combustível discricionário deve ser abastecido exclusivamente a critério do comandante e sem interferência do operador da aeronave ([33]).

O mesmo princípio aplica-se às práticas de ocultar o abastecimento em excesso noutras categorias de combustíveis, por exemplo quando combustíveis destas categorias são abastecidos em quantidades claramente superiores às necessárias para os objetivos de cada um destes tipos de combustíveis (por exemplo, quantidades excessivas de combustível de rolagem ou quantidades excessivas de combustível de viagem através do planeamento de um nível de cruzeiro mais baixo irrealista e de uma massa à descolagem irrealista).

As práticas de utilização de combustível alternativo, combustível discricionário e outras categorias de combustível para ocultar o abastecimento em excesso por motivos económicos representariam uma violação das disposições aplicáveis do RFEUA. Essas práticas, quando determinadas com base num conjunto de indícios concordantes que determinam a reunião de um elemento objetivo e de um elemento subjetivo, são suscetíveis de ser punidas pelas autoridades nacionais competentes ([34]).

5. ARTIGO 5.º, N.º 3, DO RFEUA: ISENÇÕES TEMPORÁRIAS DA OBRIGAÇÃO DE ABASTECIMENTO

O artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA estabelece os requisitos a cumprir para que o operador de aeronaves possa solicitar previamente uma isenção temporária:

«Excecionalmente, um operador de aeronaves pode, se devidamente justificado, solicitar à autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, uma isenção temporária da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo aplicável aos voos de uma rota específica, existente ou nova, inferior a 850 quilómetros, ou inferior a 1 200 quilómetros para as rotas que fazem ligações com aeroportos situados em ilhas que não dispõem de ligações ferroviárias ou rodoviárias, com partida de um aeroporto da União. Esta distância é medida pelo método da rota ortodrómica.

Este pedido é efetuado pelo menos três meses antes da data prevista de aplicação da isenção, sendo sustentado por uma justificação pormenorizada e adequada. A referida isenção limita-se às seguintes situações:

(a) Dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que impeçam os operadores de aeronaves de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável; ou

(b) Dificuldades estruturais de abastecimento de combustível para aviação, decorrentes das características geográficas de um dado aeroporto da União, que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis para aviação em comparação com os preços de tipos de combustíveis para aviação semelhantes aplicados, em média, noutros aeroportos da União, devido em especial a restrições específicas de combustível para transportes ou à disponibilidade limitada de combustíveis nesse aeroporto da União, colocando o operador de aeronaves em causa numa desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes».

No que diz respeito a rotas específicas, o operador de aeronaves pode ser temporariamente isento da obrigação de abastecer no aeroporto de partida da União se puder demonstrar dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves nesse aeroporto da União que o impeçam de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável e que possam ter impacto na conectividade, em especial nas regiões periféricas. Poderá aplicar-se também uma isenção em caso de dificuldades estruturais de abastecimento de combustível que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis em comparação com os preços aplicados, em média, a tipos de combustíveis semelhantes noutros aeroportos da União. Os preços significativamente mais elevados dos combustíveis no aeroporto da União em causa não deverão, contudo, resultar principalmente da utilização mais elevada de combustíveis sustentáveis para aviação nesse aeroporto da União.

A isenção só pode ser concedida pela autoridade competente se estiverem preenchidos os requisitos previstos no artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), e se o pedido for devidamente justificado.

5.1. Primeira condição: requisito de distância

Antes de solicitar uma isenção temporária ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA, o operador de aeronaves tem de assegurar que a rota a que se aplica a isenção cumpre os requisitos de distância previstos nesse artigo. O artigo 5.º, n.º 3, prevê duas opções.

1. O operador de aeronaves pode solicitar uma isenção para uma rota existente ou nova inferior a 850 km com partida de um aeroporto da União; *ou*

([33]) CAT.OP.MPA.181, alínea c), ponto 8, «combustível [...] discricionário, se exigido pelo comandante», anexo IV, subparte B, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão.

([34]) Ver, em especial, acórdão de 6 de fevereiro de 2018, Altun e o., C-359/16, EU:C:2018:63, n.ºs 48 a 52.

2. O operador de aeronaves pode solicitar uma isenção para uma rota existente ou nova inferior a 1 200 km que faça ligações com aeroportos situados em ilhas que não dispõem de ligações ferroviárias ou rodoviárias. A rota tem de partir de um aeroporto da União e pode fazer a ligação entre o continente e uma ilha ou entre ilhas, sem ligação ao continente.

Para apresentar o pedido, o operador de aeronaves tem de indicar, pelo menos, i) os códigos aeroportuários da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) da rota em causa, ii) o aeroporto de partida da União e iii) a distância em quilómetros calculada segundo o método de Vincenty.

A autoridade competente verificará se o aeroporto de partida é um aeroporto da União na aceção do RFEUA e se a rota solicitada é abrangida pelos requisitos de distância estabelecidos no artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA. O cálculo da distância baseia-se no método de Vincenty para calcular a distância entre dois pontos da superfície de um esferoide, utilizando o Sistema Geodésico Mundial (WGS84) ([35]). O Doc. 7910 da OACI (Indicadores de Localização) deve ser utilizado como base para as latitudes e longitudes do aeródromo ([36]).

5.2. **Segunda condição: requisitos do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) e b)**

Se o requisito de distância previsto no artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA for cumprido, a segunda etapa para o operador de aeronaves consistirá em avaliar se a rota para a qual o operador de aeronaves solicita a isenção cumpre o segundo conjunto de requisitos nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA.

Qualquer pedido de isenção tem de ser apoiado por uma justificação pormenorizada e adequada e acompanhado dos documentos que a fundamentem.

A autoridade competente avaliará os pedidos caso a caso. Terá igualmente em conta as características específicas do aeroporto da União em causa sob a sua jurisdição e no qual o operador de aeronaves solicita que seja aplicável a isenção da obrigação de abastecimento de combustível. Durante a avaliação do pedido, a autoridade competente pode contactar o aeroporto da União em causa para solicitar informações relativas ao pedido de isenção apresentado pelo operador de aeronaves. Por exemplo, a autoridade competente pode solicitar ao aeroporto que forneça dados históricos sobre as operações e os tempos de reaprontamento ou a disponibilidade de combustível, se for caso disso, para fundamentar a sua decisão de concessão/rejeição da isenção solicitada.

5.2.1. ***Artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do RFEUA – dificuldades operacionais graves e recorrentes e tempos de reaprontamento excessivos***

5.2.1.1. *O que são dificuldades operacionais graves e recorrentes?*

Em primeiro lugar, o operador de aeronaves deve demonstrar que o aeroporto da União para o qual solicita uma isenção para o abastecimento de combustível sofre de dificuldades operacionais graves e recorrentes. Um acontecimento pontual, como uma greve no aeroporto, não pode ser considerado uma dificuldade operacional grave e recorrente que justifique a concessão de uma isenção para o abastecimento de combustível nesse aeroporto da União. O impacto das greves no abastecimento de combustível deve ser comunicado nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA, caso estas exijam um abastecimento adicional de combustível no aeroporto de partida por razões de segurança em matéria de combustível.

Em segundo lugar, há que demonstrar que a dificuldade operacional ocorrida no aeroporto da União em causa tem um impacto negativo no operador de aeronaves. A dificuldade operacional pode, por exemplo, prejudicar de forma significativa e não negligenciável o horário de voo da aeronave em causa nas suas operações subsequentes. Neste contexto, o operador de aeronaves pode correr o risco de ser penalizado pelo coordenador/facilitador de faixas horárias ou de perder operações de voo durante o dia, o que pode afetar a conectividade da UE.

Uma dificuldade operacional tem, pois, de i) ser um acontecimento repetido, ou uma ocorrência sistemática, associado ao aeroporto da União em causa, ii) resultar num tempo de reaprontamento excessivo (explicado no ponto 5.2.1.2), ou iii) ter um impacto económico negativo no operador de aeronaves.

As ocorrências seguintes, que não constituem uma lista exaustiva, podem ser consideradas *potenciais dificuldades operacionais* que podem justificar a isenção se for demonstrado um impacto negativo no operador de aeronaves:

([35]) Ver a referência à ferramenta CERT da OACI e ao cálculo com o método de Vincenty em https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Ver a referência ao serviço de dados da OACI como referência aos indicadores de localização do aeródromo https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— O espaço de rampa limitado e/ou congestionado no aeroporto pode afetar os tempos de reaprontamento, sobretudo em aeroportos congestionados na época alta (por exemplo, em ilhas ou em pequenos aeroportos próximos de estâncias de esqui).

— Falta de pessoal suficiente no aeroporto para realizar as operações de reaprontamento e/ou falta de equipamento suficiente, tais como camiões de combustível ou sistemas de hidratantes suficientes. Com efeito, a falta de recursos/equipamento suficientes no aeroporto pode afetar os tempos de espera para abastecimento e, por conseguinte, o tempo de reaprontamento final da aeronave. Para justificar este pedido de isenção, o prestador de serviços de assistência de combustível no aeroporto deve ter declarado que não dispõe de recursos e/ou equipamento suficientes para fazer a manutenção da aeronave sem atrasos excessivos.

— Regras locais que impeçam o embarque e o desembarque de passageiros durante o abastecimento da aeronave e/ou regras locais em matéria de incêndio que exijam a presença de um camião de incêndio para abastecer a aeronave durante o embarque e desembarque de passageiros. Essas regras locais podem afetar as operações de reaprontamento dos operadores de aeronaves em aeroportos congestionados ou em aeroportos com uma sazonalidade elevada. Os operadores de aeronaves devem demonstrar, nestes casos, que os cenários existentes afetam os tempos de reaprontamento da aeronave de forma significativa e não negligenciável, em especial quando os horários de voo são apertados ou quando a disponibilidade de camiões de incêndio é limitada.

5.2.1.2. *O que é um tempo de reaprontamento excessivo?*

Identificada a dificuldade operacional, o operador de aeronaves tem de avaliar se a mesma impede o abastecimento da aeronave, respeitando simultaneamente um tempo de reaprontamento razoável. Por tempo de reaprontamento entende-se o intervalo de tempo entre a chegada de uma aeronave a um aeroporto (paragem completa da aeronave/calços colocados) e a sua partida para o voo seguinte (portas da aeronave fechadas para partida). De um modo geral, o tempo necessário para executar o abastecimento de combustível é quase sempre inferior ao tempo necessário para desembarcar e descarregar e, em seguida, embarcar, carregar e fazer a manutenção da aeronave.

O quadro regulamentar da UE (ou seja, os requisitos constantes da secção CAT.OP.MPA.200 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e do AMC6 que a acompanha ([37])) permite o abastecimento de combustível durante o desembarque dos passageiros, embora esta prática não seja generalizada entre os operadores europeus, uma vez que só passou a ser explicitamente permitida em 2022. Antes disso, o abastecimento de combustível só estava disponível durante o embarque. As justificações de tempo de reaprontamento insuficiente apenas com base na impossibilidade de abastecer durante o desembarque não devem, por conseguinte, ser aceites, a menos que sejam cumpridos todos os requisitos do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do RFEUA.

Os tempos de reaprontamento para um voo de longo curso variam normalmente entre 60 e 150 minutos, enquanto os tempos de reaprontamento para voos de curta distância variam entre 25 e 80 minutos, pressupondo que o operador da aeronave está autorizado a abastecer durante o embarque, com passageiros a bordo ou durante o desembarque ([38]).

Tendo em conta estes tempos de reaprontamento típicos, se uma dificuldade operacional grave e recorrente impedir o abastecimento num prazo razoável, o operador de aeronaves pode solicitar uma isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do RFEUA. No entanto, um pedido de isenção que alegue que o tempo de reaprontamento aumentou, por exemplo, de 25 para 30 minutos devido à nova obrigação de abastecimento não pode ser aceite, a menos que se prove que o atraso é significativo e que o seu impacto económico negativo nos voos subsequentes é tão grande que os novos tempos de reaprontamento não poderiam ser considerados razoáveis. Por outras palavras, o pedido de isenção não se pode basear apenas na intenção de manter o mesmo tempo de reaprontamento que antes da introdução do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA.

A lista que se segue pode ser utilizada como referência pela autoridade competente e pelo operador de aeronaves para determinar se a obrigação de abastecer, combinada com a dificuldade operacional, resulta num tempo de reaprontamento excessivo, diferente dos prazos razoáveis, e pode, por conseguinte, ter um impacto negativo significativo nas operações do operador de aeronaves. A lista que se segue não é exaustiva.

— Informações constantes do manual da aeronave, indicando a capacidade máxima de combustível.

([37]) Meios de conformidade aceitáveis 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Em conformidade com os calendários indicados no quadro 18.2 do documento *EUROCONTROL Standard Input for Economic Analyses*, versão 10.0.3, publicado em 18 de abril de 2023.

— Os dados históricos pertinentes do aeroporto relativos às operações de reaprontamento e/ou aos intervalos de tempo de reaprontamento apresentados no quadro 18.2 do documento *EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses*, versão 10.0.3, publicado em 18 de abril de 2023 ([39]).

— Os dados históricos do operador de aeronaves relativos às operações de reaprontamento no aeroporto em causa. Se o operador de aeronaves abastecia normalmente no passado, não deve haver qualquer impedimento, a menos que se verifique uma alteração substancial das circunstâncias.

— O tempo de reaprontamento excessivo corre o risco de afetar as faixas horárias no aeroporto, pelo que o operador de aeronaves corre o risco de ser penalizado pelo coordenador/facilitador no aeroporto em causa.

— O tempo de reaprontamento afeta as operações do operador de aeronaves nos voos subsequentes, correndo o risco de ser penalizado pelo coordenador/facilitador de faixas horárias nos aeroportos subsequentes.

Em conclusão, e em consonância com os exemplos acima apresentados, o operador de aeronaves deve provar, no seu pedido de isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a): i) a existência de um acontecimento grave e recorrente que conduza à dificuldade operacional, ii) o facto de o tempo de reaprontamento não ser razoável e iii) um impacto negativo grave e consequente para a conectividade ou um impacto económico no operador de aeronaves. Na ausência de um impacto negativo para a conectividade ou no operador de aeronaves, não haveria motivos para solicitar uma isenção da obrigação de abastecer no aeroporto em causa.

5.2.2. ***Artigo 5.º, n.º 3, alínea b) – dificuldades estruturais de abastecimento de combustível decorrentes das características geográficas***

Os pedidos de isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), têm de satisfazer quatro requisitos cumulativos para que a autoridade competente possa conceder uma isenção temporária: i) têm de existir dificuldades estruturais de abastecimento de combustível no aeroporto da União, ii) estas têm de ser decorrentes das características geográficas do aeroporto da União, iii) têm de resultar em preços significativamente mais elevados dos combustíveis, em média, do que noutros aeroportos da União e iv) têm de conduzir a uma desvantagem competitiva considerável para o operador de aeronaves (em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes).

5.2.2.1. *Quais são as dificuldades estruturais de abastecimento de combustível num aeroporto da União decorrentes da sua situação geográfica?*

Os dois primeiros requisitos abrangem os aeroportos da União onde o abastecimento de combustível enfrenta dificuldades estruturais devido às características geográficas do território. Os aeroportos da União situados em zonas remotas, como ilhas, regiões montanhosas ou zonas periféricas da Europa, podem muitas vezes estar sujeitos a este tipo de dificuldades. Estas podem resultar de fatores como a capacidade limitada ou inexistente de produção de combustíveis na zona em causa, ligações rodoviárias ou oleodutos insuficientes ou (no caso das ilhas) a necessidade de abastecer o combustível por via marítima.

Outro fator a considerar é a capacidade limitada de armazenamento de combustível no aeroporto da União. Nos aeroportos da União sem oleodutos, devido às suas características geográficas, o armazenamento de combustível pode ser limitado.

Por conseguinte, o artigo 5.º, n.º 3, alínea b), do RFEUA reconhece que as características geográficas de um aeroporto da União podem criar dificuldades estruturais de abastecimento de combustível, incluindo a disponibilidade limitada de combustível para aviação.

5.2.2.2. *Como é que o abastecimento de combustível e a situação geográfica resultam em preços significativamente mais elevados dos combustíveis do que os preços médios dos combustíveis noutros aeroportos da União?*

As dificuldades estruturais de abastecimento de combustível decorrentes das características geográficas de um determinado aeroporto da União (tal como explicado no ponto 5.2.2.1) podem resultar na terceira condição, isto é, em preços significativamente mais elevados dos combustíveis em comparação com os preços de tipos de combustíveis semelhantes aplicados, em média, noutros aeroportos da União.

Além disso, a elevada sazonalidade nos aeroportos da União com dificuldades de abastecimento de combustível e uma situação geográfica difícil poderia aumentar a procura de combustível para aviação, resultando em preços significativamente mais elevados do que os preços de tipos de combustíveis semelhantes aplicados, em média, noutros aeroportos da União.

([39]) Ver o documento na hiperligação seguinte: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Outros aeroportos da União podem, em grande medida, ser abastecidos, por exemplo, por oleoduto, evitando assim custos de transporte adicionais, como os custos associados ao fornecimento de combustível a um aeroporto numa ilha. Noutros aeroportos da União, os custos de transporte podem ser reduzidos se houver mais do que um fornecedor de combustível no aeroporto da União ou se o aeroporto estiver próximo de uma refinaria. Estes fatores promovem uma tarifação mais competitiva do combustível para aviação do que nos aeroportos da União com uma situação geográfica difícil, tal como descrito no ponto 5.2.2.1.

O ponto 5.2.2.4 explica quais os elementos que têm de ser comprovados para demonstrar preços significativamente mais elevados em combustíveis de aviação semelhantes.

5.2.2.3. *Quais são as desvantagens competitivas consideráveis para o operador de aeronaves, em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características semelhantes?*

Após ter demonstrado, em primeiro lugar, que o aeroporto enfrenta dificuldades estruturais de abastecimento de combustível (...) devido à sua localização e que estas conduzem a preços significativamente mais elevados dos combustíveis (...), o operador de aeronaves tem de demonstrar o quarto requisito, a saber, que o abastecimento de combustível nesse aeroporto da União o colocaria numa desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes.

Um operador de aeronaves enfrentaria uma desvantagem competitiva considerável se fosse obrigado a abastecer como previsto no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, nos seguintes cenários:

— Os preços do combustível para aviação no aeroporto da União para o qual é solicitada uma isenção são significativamente mais elevados devido às suas características geográficas e às dificuldades de abastecimento de combustível. Por conseguinte, o operador de aeronaves teria dificuldade em competir eficazmente com outros operadores de aeronaves que servem aeroportos da União da mesma zona de atração, considerados substitutos do ponto de vista da procura dos passageiros. Esta situação poderia ocorrer, por exemplo, se o aeroporto da União (e, por conseguinte, o operador de aeronaves requerente) servir tráfego turístico ou de férias que pudesse ser desviado para outro aeroporto da União que responda a uma procura semelhante dentro da mesma zona de atração. A avaliação tem de ser feita caso a caso, mas essa substituibilidade pode ser esperada entre algumas das ilhas mais pequenas, que dependem principalmente do tráfego turístico e que, de outra forma, têm pouca procura cativa, por exemplo entre uma ilha e a faixa costeira continental da mesma zona de atração.

— A desvantagem competitiva tem de ser mais do que suficiente; tem de ser *considerável*. São de esperar certas variações nos preços e nas posições concorrenciais dos operadores de aeronaves (incluindo variações de custos), mas tal não justifica automaticamente uma isenção. Uma desvantagem competitiva considerável implica mais do que uma pequena diferença nas condições de concorrência. Qualquer aplicação do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), terá, em qualquer caso, de ser feita caso a caso, tendo em conta a rota e se existem dois aeroportos da União situados na mesma zona de atração.

Exemplo 3: O operador de aeronaves **Y** solicita uma isenção temporária, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), do RFEUA, da obrigação de abastecer à partida do aeroporto da União **A** (localizado numa ilha) para o aeroporto da União **B** (situado no continente). A rota é **B-A-B**. O aeroporto **A** é principalmente um destino de lazer e enfrenta dificuldades estruturais de abastecimento de combustível devido às suas características geográficas, que resultam em preços dos combustíveis significativamente mais elevados. **Y** terá de demonstrar, no seu pedido de isenção, que as condições no aeroporto **A** o colocam numa desvantagem competitiva considerável em comparação com os operadores de aeronaves que realizam voos do mesmo aeroporto continental em **B** para o aeroporto da União **N**. Neste exemplo, **N** seria um aeroporto da União situado na zona de atração de **A** e que oferece um destino de lazer semelhante a **A**.

— A desvantagem competitiva do operador de aeronaves no aeroporto da União para o qual é solicitada a isenção pode ser significativa em comparação com outros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes (por exemplo, dimensão, localização no Estado-Membro ou no(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), modelo de negócio e composição do tráfego). Esta desvantagem pode ser atribuída a fatores como os custos de exploração mais elevados (incluindo as taxas aeroportuárias e de manuseamento), limitações de capacidade (como a capacidade limitada da rampa e infraestruturas) e/ou a fraca acessibilidade do aeroporto.

Exemplo 4: O operador de aeronaves **Y** solicita uma isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), para o aeroporto da União **A**, que fica em desvantagem competitiva considerável em comparação com o aeroporto da União **B**, devido aos preços significativamente mais elevados dos combustíveis para aviação, aos custos operacionais mais elevados, à fraca acessibilidade e às instalações menos atrativas para os passageiros. A preferência das companhias aéreas e dos passageiros pelo aeroporto da União **B** afetará a capacidade do aeroporto da União **A** para atrair e reter o tráfego.

No contexto de um pedido de isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), o operador de aeronaves terá, pois, de demonstrar que o preço significativamente mais elevado do combustível para aviação no aeroporto da União, devido às características geográficas do aeroporto e às correspondentes dificuldades de abastecimento de combustível, o coloca numa desvantagem competitiva considerável em relação a outros operadores de aeronaves que operam em destinos aeroportuários da União que podem ser substitutos. Por outras palavras, o operador de aeronaves requerente deve provar que, sem a isenção da obrigação prevista no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, perderá um tráfego considerável de passageiros para outro operador que ofereça um destino alternativo semelhante.

Importa ter em conta que estes exemplos ilustram as circunstâncias em que uma isenção pode ser concedida, sendo que, para que uma isenção seja aceite, têm de estar preenchidos todos os requisitos do artigo 5.º, n.º 3, alínea b). Portanto, o pedido do operador de aeronaves não pode ser aceite apenas com base na alegação de que o operador poderia obter um preço de combustível mais competitivo no aeroporto A, que está mais próximo de uma refinaria, do que no aeroporto B, que se situa numa região montanhosa. Todos os requisitos do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), têm de ser demonstrados individualmente.

5.2.2.4. *Como pode o operador de aeronaves justificar o seu pedido de isenção?*

Em primeiro lugar, o operador de aeronaves tem de provar que o aeroporto da União para o qual solicita a isenção enfrenta dificuldades estruturais de abastecimento de combustível para aviação.

Em segundo lugar, o operador de aeronaves tem de demonstrar que as dificuldades de abastecimento se devem às características geográficas do aeroporto. A condição geográfica pode ser evidente para algumas ilhas (por exemplo, pequenas ilhas sem ligações ferroviárias ou rodoviárias ao continente), embora seja na mesma necessário provar que estão preenchidos os seguintes requisitos: i) dificuldades estruturais de abastecimento de combustível e ii) situação geográfica. Um pedido de isenção relativo a regiões remotas ou montanhosas deve ser explicado em pormenor (por exemplo, por que razão e de que forma as características geográficas do aeroporto causam as limitações de abastecimento de combustível). O pedido deve ainda incluir uma descrição das dificuldades exatas de abastecimento de combustível. Por outras palavras, a mera prova da existência de uma dada situação geográfica não será suficiente para que o pedido de isenção seja aceite. Há que demonstrar também a dificuldade de abastecimento.

Em terceiro lugar, o operador de aeronaves tem de provar a diferença significativa entre os preços médios do combustível para tipos de combustível para aviação semelhantes entre outros aeroportos da União e o aeroporto da União para o qual solicita a isenção. O operador de aeronaves tem de fornecer à autoridade competente todos os documentos pertinentes de que disponha para demonstrar os preços significativamente mais elevados do combustível (por exemplo, cotações de preços dos fornecedores de combustível nos diferentes aeroportos da União e preços médios fornecidos por plataformas especializadas). Os seguintes elementos poderão ser utilizados para sustentar a avaliação:

— A comparação de preços entre combustíveis para aviação semelhantes. Por exemplo, comparar preços de querosene e de combustíveis sustentáveis para aviação não seria uma forma válida de demonstrar uma diferença significativa de preços. Os preços do querosene têm de ser comparados com os preços do querosene e as misturas de combustíveis sustentáveis para aviação têm de ser comparadas com os preços de misturas de combustíveis sustentáveis para aviação semelhantes.

— A comparação de preços entre aeroportos semelhantes, nomeadamente em termos de dimensão, localização [dentro do Estado-Membro ou do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s)], modelo de negócio e composição do tráfego. Os aeroportos selecionados para a comparação de preços fornecerão os preços médios de mercado do combustível para aviação disponíveis nestes aeroportos da União para efeitos de comparação com os preços significativamente mais elevados do aeroporto da União em que é solicitada a isenção.

— A comparação efetuada para demonstrar a diferença considerável nos preços dos combustíveis para aviação pode ser apoiada pela análise dos custos e/ou pela análise da margem de lucro dos operadores de aeronaves.

— A comparação efetuada para demonstrar a diferença considerável nos preços dos combustíveis para aviação pode ser apoiada por uma análise da oferta e da procura que afete os preços (ou seja, restrições da oferta e alterações da procura, tais como mudanças sazonais).

Em quarto lugar, o operador de aeronaves tem de provar a existência da desvantagem competitiva considerável em relação a outros operadores de aeronaves que realizem voos para outros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes. Por conseguinte, o operador de aeronaves terá de justificar o seu pedido identificando outro(s) destino(s) aeroportuário(s) concorrente(s) da União, demonstrando de que forma esse aeroporto da União concorre com o aeroporto da União para o qual a isenção é solicitada e provando uma perda de passageiros a favor desse outro aeroporto da União ou um risco previsível e não hipotético dessa perda de passageiros (em ambos os casos, demonstrado como «considerável»).

Recomenda-se que as autoridades que avaliam os pedidos ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea b), do RFEUA cooperem com as respetivas autoridades nacionais da concorrência antes de decidirem se concedem ou recusam um pedido. Esta cooperação deve abranger especificamente a avaliação dos requisitos relativos aos preços significativamente mais elevados dos combustíveis em comparação com os preços médios dos combustíveis aplicados noutros aeroportos da União e à desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes.

6. AUTORIDADE COMPETENTE PARA EFEITOS DO ARTIGO 5.º DO RFEUA

6.1. O papel das autoridades para efeitos do artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, do RFEUA

O artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA permite que um operador de aeronaves não cumpra o requisito de abastecimento estabelecido no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, se tal for devidamente justificado por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível. Essas circunstâncias têm de ser devidamente justificadas perante a autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, do RFEUA e à AESA, juntamente com uma indicação das rotas afetadas ([40]).

O artigo 11.º, n.º 6, do RFEUA estabelece que «[o] Estado-Membro responsável, cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do [artigo 11.º,] n.º 1, [do RFEUA,] são responsáveis por uma determinada entidade gestora de um aeroporto da União, é determinado com base na respetiva jurisdição territorial do aeroporto da União».

Para efeitos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA, o operador de aeronaves tem, por conseguinte, de notificar e justificar as razões de segurança em matéria de combustível para o não cumprimento da obrigação de abastecimento estabelecida no artigo 5.º, n.º 1 (ou seja, os 90 % de combustível de viagem e de rolagem «necessários anualmente»), e de indicar quais as rotas afetadas à autoridade a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, do RFEUA. Trata-se de uma autoridade responsável por uma determinada entidade gestora de um aeroporto da União, que, por sua vez, é determinada com base na respetiva jurisdição territorial do aeroporto.

O artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA prevê que as isenções da obrigação de abastecimento estabelecida no artigo 5.º, n.º 1, podem, em determinadas circunstâncias, ser solicitadas antecipadamente à autoridade ou autoridades competentes referidas no artigo 11.º, n.º 6, do RFEUA. Para efeitos do artigo 5.º, n.º 3, se alegar que não pode abastecer, o operador de aeronaves tem de solicitar à autoridade responsável por um aeroporto da União a concessão ou recusa de eventuais isenções ([41]) ao abrigo dessa disposição.

Em conclusão, a autoridade competente que recebe as justificações retrospetivas sobre as quantidades não abastecidas por razões de segurança e os pedidos antecipados de isenção da obrigação de abastecimento é a autoridade competente do aeroporto onde não é efetuado o abastecimento. Esta autoridade pode ser diferente da autoridade competente para aplicar coimas ao operador de aeronaves.

6.2. Qual é a autoridade competente para a execução da obrigação de abastecimento e para a aplicação de coimas?

O artigo 11.º, n.º 1, do RFEUA dispõe que «[o]s Estados-Membros designam a autoridade ou autoridades competentes responsáveis por velar pela aplicação do presente regulamento e por impor coimas aos operadores de aeronaves, às entidades gestoras dos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível para aviação (…)».

Para facilitar a cooperação entre as autoridades competentes e aumentar a transparência e facilitar o acesso das partes interessadas, a Comissão publica no seu sítio Web uma lista das autoridades nacionais competentes designadas responsáveis pela aplicação e execução do RFEUA ([42]).

([40]) O operador de aeronaves deve também incluir essas informações na comunicação a que se refere o artigo 8.º do RFEUA (ou seja, a comunicação anual), indicando separadamente as quantidades de combustível associadas. Esta comunicação deve ser apresentada à autoridade designada nos termos do artigo 11.º, n.º 5, do RFEUA. A comunicação (incluindo as quantidades abastecidas por razões de segurança) tem de ser apresentada até 31 de março de cada ano de informação (abrangendo o ano anterior).

([41]) Os pedidos de isenção relativos a uma rota ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA têm de ser apresentados à autoridade competente pelo menos três meses antes da data prevista para a aplicação da isenção (antecipadamente).

([42]) Ver a lista das autoridades competentes designadas no âmbito do RFEUA no sítio Web da DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=pt).

O artigo 11.º, n.º 5, do RFEUA dispõe que a autoridade ou autoridades designadas (ver artigo 11.º, n.º 1, do RFEUA) responsáveis por um dado operador de aeronaves são determinadas nos termos do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão ([43]). Caso um operador de aeronaves não tenha sido atribuído a um Estado-Membro no Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, serão seguidas as regras estabelecidas no artigo 18.º-A da Diretiva 2003/87/CE ([44]) para determinar a autoridade a que o operador de aeronaves deve ser atribuído ([45]). Estas regras contêm as disposições que regem a atribuição de cada operador de aeronaves ao seu Estado-Membro responsável. O objetivo desta atribuição é reduzir os encargos administrativos para os operadores de aeronaves e para os Estados-Membros responsáveis pela execução do RFEUA.

A autoridade ou autoridades competentes responsáveis pela aplicação de coimas aos operadores de aeronaves (ver o artigo 12.º, n.º 2, do RFEUA) por incumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 5.º do RFEUA são a autoridade ou autoridades designadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 11.º, n.ºs 1 e 5, do RFEUA. Portanto, apenas a autoridade ou autoridades nomeadas devem aplicar coimas aos operadores de aeronaves que lhes tenham sido atribuídos, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão ou com as regras previstas no artigo 18.º-A da Diretiva 2003/87/CE. Estas serão as mesmas autoridades que receberão as comunicações apresentadas pelos operadores de aeronaves que lhes foram atribuídos (em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, do RFEUA) e, por conseguinte, as que terão acesso direto a todo o conteúdo da comunicação anual sobre se os limiares estabelecidos no artigo 5.º, n.º 1, foram cumpridos.

Essas autoridades designadas são responsáveis pela imposição e cobrança das coimas aos operadores de aeronaves que lhes foram atribuídos, mesmo que os limiares estabelecidos no artigo 5.º do RFEUA não tenham sido atingidos em aeroportos da União situados fora do respetivo Estado-Membro. Com efeito, esse incumprimento não está associado a nenhum aeroporto específico da União, mas sim a uma obrigação a nível da UE de assegurar que o seu abastecimento anual de combustíveis para aviação respeite os limiares previstos no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA. Essas autoridades designadas disporão das informações necessárias sobre o combustível abastecido por razões de segurança, uma vez que tal faz parte das obrigações de comunicação de informações dos operadores de aeronaves nos termos do artigo 8.º, n.º 1, alínea d), e do anexo II do RFEUA.

Exemplo 5: designação da autoridade ou autoridades competentes

O Estado-Membro **A** designa a sua direção-geral da aviação civil («**A-DGCA**») como a sua autoridade competente nos termos do artigo 11.º, n.º 1, do RFEUA. O operador de aeronaves **Y** é atribuído, nos termos do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, ao Estado-Membro **A**. Neste exemplo, a **A-DGCA** será a autoridade competente responsável pela aplicação e imposição de coimas ao abrigo do RFEUA ao operador de aeronaves **Y**, caso este não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 5.º do RFEUA.

Exemplo 6: quem é a autoridade competente nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA e quais são as implicações nos termos do artigo 8.º do RFEUA?

O operador de aeronaves **Y** opera uma rota entre os Estados-Membros **A** e **B** e uma rota do Estado-Membro **B** para um país terceiro. De acordo com as regras do artigo 11.º, n.º 5, do RFEUA, **Y** é atribuído às autoridades competentes do Estado-Membro **A (A-DGCA)**. **Y** prepara a comunicação anual de informações a que está obrigado nos termos do artigo 8.º do RFEUA (seguindo o anexo II do regulamento) e as informações a fornecer nos termos do artigo 5.º, n.º 2. Neste exemplo, o operador de aeronaves tem as seguintes obrigações:

(1) Do Estado-Membro **A** para o Estado-Membro **B**: neste exemplo, **Y** cumpre o requisito de 90 % de abastecimento (ver artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA) no aeroporto da União de partida no Estado-Membro **A**. **Y** tem de notificar a **A-DGCA**, por ser um operador atribuído ao Estado-Membro **A**. Deve também informar a AESA, a fim de cumprir as obrigações estabelecidas no artigo 8.º, n.º 1, do RFEUA.

(2) Do Estado-Membro **B** para um país terceiro: após uma avaliação das suas obrigações anuais de abastecimento, **Y** apercebe-se de que ficou abaixo do limiar de 90 % estabelecido no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA no aeroporto da União de partida no Estado-Membro **B**. No entanto, **Y** considera que esse incumprimento se justifica por razões de segurança em matéria de combustível, de acordo com o artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA.

([43]) Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto de 2009, relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I da Diretiva 2003/87/CE em ou após 1 de janeiro de 2006, inclusive, com indicação do Estado-Membro responsável em relação a cada operador de aeronave (JO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

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

([45]) A lista dos operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do RFEUA, publicada no sítio Web da DG MOVE, indica a autoridade a que cada operador de aeronaves foi atribuído.

Neste exemplo, **Y** teria uma **dupla obrigação**: i) justificar devidamente à autoridade competente do Estado-Membro **B** (onde ocorre o incumprimento do requisito de abastecimento) as razões pelas quais não cumpriu esse requisito e ii) comunicar as quantidades não abastecidas e as justificações pertinentes à **A-DGCA** e à AESA, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do RFEUA.

→ Neste exemplo, a **A-DGCA** é a autoridade competente atribuída a **Y**. Como explicado, é, por conseguinte, a destinatária das obrigações de comunicação de informações nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do RFEUA apresentadas por este operador de aeronaves. A **A-DGCA** é também a autoridade competente para a aplicação de coimas a **Y** por incumprimento do artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA, se a **A-DGCA** constatar a existência de uma violação no aeroporto de partida da União no Estado-Membro **B** depois de avaliar a comunicação e consultar a autoridade competente de **B** (se for caso disso).

Exemplo 7: quem é a autoridade competente nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA?

O operador de aeronaves **Y** parte de um aeroporto da União situado na capital do Estado-Membro **B**, voa para um aeroporto da União situado numa ilha do Estado-Membro **C** e, em seguida, regressa à capital no Estado-Membro **B** (rota **B-C-B**). Neste exemplo, **Y** determina que tem de solicitar uma isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do RFEUA para a rota **C-B**, uma vez que o abastecimento de combustível não está garantido no Estado-Membro **C** durante a época alta, o que resulta em tempos de reaprontamento excessivos. O operador de aeronaves avaliou os requisitos necessários nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), e determina que estes estão cumpridos. **Y** tem de solicitar a isenção à autoridade competente do Estado-Membro **C** (ou seja, a autoridade competente do Estado-Membro do aeroporto da União onde o operador de aeronaves não tenciona abastecer).

Ao solicitar uma isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA **para voos triangulares**, o pedido tem de ser apresentado à autoridade competente do aeroporto onde o operador de aeronaves não se possa abastecer.

Exemplo 8: autoridades competentes em caso de voos triangulares

Na rota **A-B-C-D-A**, o operador de aeronaves **Y** não pode abastecer nos aeroportos da União **B** e **D** por razões justificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b). O operador de aeronaves Y deve solicitar i) uma isenção à autoridade competente do aeroporto da União **B** para a rota **B-C** e ii) outra isenção da autoridade competente do aeroporto da União **D** para a rota **D-A**.

7. **COOPERAÇÃO ENTRE AUTORIDADES**

O artigo 11.º, n.º 3, do RFEUA estabelece que «[a] Comissão, a Agência [AESA] e as autoridades competentes dos Estados--Membros cooperam e trocam todas as informações pertinentes para assegurar a aplicação e o cumprimento efetivos do presente regulamento».

O artigo 11.º, n.º 3, do RFEUA exige que as autoridades competentes dos Estados-Membros cooperem e troquem todas as informações pertinentes para assegurar a aplicação e o cumprimento efetivos do regulamento. Aí se incluem eventuais isenções que possam ter sido concedidas ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA. Para assegurar uma aplicação coerente do artigo 5.º do RFEUA, as autoridades competentes têm igualmente de cooperar e trocar informações com a AESA e a Comissão. Essa cooperação decorre das responsabilidades das autoridades competentes, mas a Comissão e a AESA podem facilitá-la.

A autoridade ou autoridades designadas devem dispor do quadro jurídico e administrativo necessário a nível nacional para assegurar a cobrança das coimas, nos termos do artigo 12.º, n.º 9, do RFEUA.

As informações recebidas ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, do RFEUA pela autoridade competente, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 6, do RFEUA, serão utilizadas se for necessária cooperação entre as autoridades no contexto, por exemplo, da revisão de uma comunicação anual ou da decisão sobre a aplicação de uma coima. A autoridade responsável pela aplicação de coimas pode solicitar o parecer da autoridade se o limiar de abastecimento previsto no artigo 5.º, n.º 1, do RFEUA não tiver sido atingido para efeitos do cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível.

8. **SOBRE O PROCESSO DE PEDIDO DE ISENÇÃO AO ABRIGO DO ARTIGO 5.º, N.º 3, ALÍNEAS A) OU B), DO RFEUA E O PAPEL DA COMISSÃO**

8.1. **Duração e renovação da isenção**

O artigo 5.º, n.º 5, do RFEUA estabelece que as isenções concedidas pela autoridade competente têm um período de validade limitado, não superior a um ano Por conseguinte, a autoridade competente deve especificar, na decisão pela qual concede uma isenção, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA, a duração exata da isenção. Esta duração pode coincidir com a duração do fator no aeroporto que impede o abastecimento de combustível, mas não pode exceder o limite de um ano.

A autoridade competente pode, a pedido do operador de aeronaves, rever a isenção antes do seu termo. Os pedidos de renovação devem ser apresentados pelo menos três meses antes da data de termo da isenção.

Exemplo 9*: *Duração da isenção

O operador de aeronaves **Y** pode precisar de uma isenção num pequeno aeroporto da União congestionado situado numa ilha, durante o período de programação de horários de verão, uma vez que este é o período mais movimentado do ano. No entanto, pode não ser necessária uma isenção nesta ilha durante o período de programação de horários de inverno. A autoridade competente avaliará se os requisitos do artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA estão preenchidos e concederá a isenção para o período em que ocorrerem os problemas identificados que as justificam e, em qualquer caso, não superior a um ano.

8.2. **Quando deve o pedido ser apresentado à autoridade competente?**

O operador de aeronaves deve apresentar o seu pedido à autoridade competente pelo menos três meses antes da data prevista de aplicação da isenção (artigo 5.º, n.º 3, do RFEUA). As isenções podem ser solicitadas em momentos diferentes durante o ano. A isenção só pode ser concedida pela autoridade competente se estiverem preenchidos os requisitos previstos no artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), e se o pedido for devidamente justificado. A autoridade competente tem de tomar uma decisão sobre o pedido sem demora injustificada, o mais tardar um mês antes da data de aplicação da isenção prevista, nos termos do artigo 5.º, n.º 5, do RFEUA.

8.3. **A autoridade competente pode solicitar informações adicionais**

O artigo 5.º, n.º 4, do RFEUA estabelece que a autoridade competente pode, ao avaliar os pedidos de isenção ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA, solicitar ao operador de aeronaves informações adicionais para além das justificações que este já tenha apresentado. A autoridade competente determina as informações de que necessita para poder avaliar o pedido de isenção.

Se a autoridade competente solicitar informações adicionais, o prazo para tomar uma decisão é suspenso até que o operador de aeronaves forneça as informações completas.

8.4. **Decisão da autoridade competente (artigo 5.º, n.º 6, do RFEUA)**

A autoridade competente deve tomar a decisão de aceitar ou indeferir um primeiro pedido de isenção apresentado por um operador de aeronaves nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) ou b), do RFEUA. O operador de aeronaves não pode considerar a não adoção de uma decisão no prazo fixado no artigo 5.º, n.º 5, do RFEUA como uma decisão que autoriza a isenção solicitada.

A não adoção de uma decisão relativa a um pedido de renovação o mais tardar um mês antes do termo da isenção anteriormente concedida será considerada uma decisão de autorização para continuar a aplicar a isenção solicitada. Será esse o caso se o operador de aeronaves tiver fundamentado o seu pedido de renovação com uma justificação pormenorizada e adequada, pelo menos três meses antes do termo da isenção.

8.5. **Quando começa a ser aplicada a decisão nacional?**

O artigo 5.º, n.º 7, do RFEUA prevê que o operador de aeronaves tem o direito de recorrer de uma decisão da autoridade competente que indefira um pedido de isenção. Em caso de recurso, em conformidade com a autonomia processual dos Estados-Membros, serão aplicáveis os procedimentos nacionais pertinentes que determinarão se a decisão nacional objeto de recurso deve ou não ser suspensa.

8.6. **Papel da Comissão**

8.6.1. ***Publicação da lista de isenções***

As autoridades competentes devem notificar à Comissão a lista das isenções autorizadas e indeferidas. A lista será acompanhada da justificação e avaliação para aceitar ou indeferir o pedido de isenção (artigo 5.º, n.º 8, do RFEUA). Este exercício pode ser realizado em blocos de categorias (por exemplo, falta de prova a respeito de um dos requisitos ou incumprimento dos prazos).

Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 8, a Comissão deve publicar a lista das isenções autorizadas e atualizá-la pelo menos uma vez por ano.

8.6.2. ***Sobre as queixas relativas a isenções concedidas***

Em conformidade com o artigo 5.º, n.ºs 9 e 10, e o artigo 16.º, n.º 2, do RFEUA, a Comissão pode adotar atos de execução que solicitem à autoridade ou autoridades competentes que adotem uma decisão que revogue uma determinada isenção a partir do início do período de programação de horários seguinte.

Se o período de programação de horários tiver início menos de dois meses após a publicação da decisão da autoridade competente que revoga a isenção, a decisão que revoga essa isenção aplica-se apenas a partir do início do período de programação seguinte ([46]).

A Comissão pode decidir agir por sua própria iniciativa ou na sequência da avaliação de uma queixa por escrito relativa a uma isenção concedida apresentada por:

— um Estado-membro,

— um operador de aeronaves,

— a entidade gestora do aeroporto da União em causa,

— um fornecedor de combustível para aviação.

Para facilitar a avaliação da questão pela Comissão e de decidir se é necessário adotar um ato de execução para solicitar a revogação da isenção concedida, a Comissão pode solicitar todas as informações necessárias aos Estados-Membros e aos operadores de aeronaves. O artigo 5.º, n.º 10, do RFEUA exige que os Estados-Membros e os operadores de aeronaves forneçam as informações sem demora injustificada e os Estados-Membros devem facilitar a prestação de informações pelos operadores de aeronaves.

([46]) Artigo 2.º, alínea d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1), «"Período de programação de horários", tanto a estação de verão como a de inverno, tal como constam dos horários das transportadoras aéreas».