Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/2090

15.10.2025

DECISÃO (UE) 2025/2090 DO CONSELHO

de 10 de outubro de 2025

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à notificação das diferenças entre o direito da União e a Segunda Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental – Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional (a «Convenção de Chicago»), que regula o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Essa convenção instituiu a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

(2) Os Estados-Membros da União são Estados contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos organismos da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI adotará normas internacionais e práticas recomendadas.

(4) A 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, que teve lugar em dezembro de 2015, concluiu-se com a adoção do Acordo de Paris. O objetivo do Acordo de Paris é limitar o aumento da temperatura média do planeta a bem menos de 2ºC acima dos níveis pré-industriais, bem como continuar a envidar esforços para restringir o aumento de temperatura a 1,5ºC acima desses níveis. Todos os setores da economia deverão contribuir para essa redução das emissões, incluindo a aviação internacional.

(5) Em 2016, a 39.ª Assembleia Geral da OACI decidiu desenvolver um sistema de medição baseado no mercado global com o objetivo de limitar as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional aos seus níveis de 2020. A posição da União a esse respeito foi estabelecida pela Decisão (UE) 2016/915 do Conselho ([1]).

(6) Na décima reunião da sua 214.ª sessão, o Conselho do OACI, adotou a primeira edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago: as Normas e Práticas Recomendadas Internacionais de Proteção Ambiental – Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional («CORSIA»).

(7) Na sua 228.ª sessão, o Conselho da OACI adotou a alteração 1 ao anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, resultante das alterações propostas pelo Comité de Proteção Ambiental da Aviação e dos resultados da revisão periódica do CORSIA de 2022. A Segunda Edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago (a «Segunda Edição»), daí resultante, tornou-se aplicável em 1 de janeiro de 2024.

(8) O artigo 38.º da Convenção de Chicago visa as derrogações às normas e procedimentos internacionais. Nos termos desse artigo, qualquer Estado Contratante que considere impossível cumprir, em todos os aspetos, tal norma ou procedimento internacional, ou tornar os seus próprios regulamentos ou práticas plenamente conformes com qualquer norma ou procedimento internacional após alteração da mesma, ou que considere necessário adotar regulamentos ou práticas diferentes em qualquer ponto específico dos estabelecidos por uma norma internacional, deve notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

([1]) Decisão (UE) 2016/915 do Conselho, de 30 de maio de 2016, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no que diz respeito a um instrumento internacional a elaborar pelos órgãos da OACI com vista à aplicação, a partir de 2020, de uma medida única de âmbito mundial baseada no mercado, aplicável às emissões da aviação internacional (JO L 153 de 10.6.2016, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Atendendo a que existem algumas diferenças entre o direito da União e a Segunda Edição, deve ser estabelecida uma posição da União sobre a notificação das diferenças nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago.

(10) O CORSIA é transposto para o direito da União através da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]). A posição a adotar na OACI no que respeita à notificação das diferenças entre esta diretiva e a primeira edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago foi estabelecida pela Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho ([3]).

(11) Em 2023, a Diretiva 2003/87/CE foi alterada pela Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]). Um dos objetivos da Diretiva (UE) 2023/958 era prosseguir a aplicação do CORSIA na União.

(12) A posição da União relativa a notificação das diferenças, prevista nessa decisão, é proposta nesse momento devido à adoção de atos da União relevantes sobre a execução do CORSIA na União.

(13) O artigo 12.º da Diretiva 2003/87/CE prevê a adoção pela Comissão de atos de execução que especifiquem a metodologia de cálculo dos requisitos de compensação aplicáveis aos operadores de aeronaves. Em conformidade com esse artigo, em 9 de julho de 2024, a Comissão adotou o Regulamento de Execução (UE) 2024/1879 ([5]).

(14) Tal como comunicado ao Secretariado da OACI e por este reconhecido, as emissões anuais de CO2 de todos os pares de Estados comunicadas pelos Estados-Membros ao Secretariado da OACI como sujeitas a requisitos de compensação não prejudicam o cálculo dos requisitos de compensação nem a quantidade de unidades elegíveis para o CORSIA a anular para demonstrar a conformidade.

(15) Nos termos da Diretiva 2003/87/CE, as unidades elegíveis para o CORSIA são as determinadas pelo Conselho da OACI, desde que sejam originárias de um Estado que aplique o Acordo de Paris e participe no CORSIA. Essa diferença deve ser notificada à OACI.

(16) Nos termos da Diretiva 2003/87/CE, para além dos voos especificados na Segunda Edição, estão igualmente isentos dos requisitos de monitorização os seguintes voos: voos ao abrigo das regras de voo visual, voos para investigação científica ou ensaios de aeronaves e voos decorrentes de uma obrigação de serviço público. Essa diferença deve ser notificada à OACI.

(17) Nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão ([6]) , os operadores de aeronaves não elegíveis para utilizar instrumentos de estimação das emissões devem utilizar o método A ou o método B como métodos de monitorização da utilização de combustível. Devem utilizar os mesmos métodos para comunicar todos os voos, incluindo os voos que não estão sujeitos a requisitos de compensação. Essa diferença deve ser notificada à OACI.

([2]) Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO UE L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho, de 29 de novembro de 2018, relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à primeira edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental — Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA) (JO L 325 de 20.12.2018, p. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global (JO L 130 de 16.5.2023, p. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Regulamento de Execução (UE) 2024/1879 da Comissão, de 9 de julho de 2024, que estabelece regras de execução da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao cálculo dos requisitos de compensação para efeitos do CORSIA (JO L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera o Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão (JO L 334 de 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Os Estados-Membros devem notificar essas diferenças à OACI o mais tardar dois meses após a entrada em vigor da presente Decisão e devem informar a Comissão em conformidade.

(19) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União na OACI, relativamente à Segunda Edição, uma vez que é vinculativa para os Estados-Membros nos termos e no âmbito delimitado pelo artigo 90.º da Convenção de Chicago. A Segunda Edição também se tornará vinculativa para a União e para os seus Estados-Membros ao abrigo de alguns dos acordos internacionais em vigor no domínio do transporte aéreo internacional. Por conseguinte, a adoção de uma posição da União sobre a notificação de diferenças é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do Tratado.

(20) A posição da União deverá ser expressa por todos os Estados-Membros, agindo no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar em nome da União no ICAO no que respeita às notificações das diferenças entre o direito da União e a Segunda Edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago: as Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental – Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA) (a «Segunda Edição») é a seguinte: cada Estado-Membro deve preencher as diferenças no sistema de registo eletrónico das diferenças da OACI (EFOD), em conformidade com as condições descritas no artigo 2.º da presente decisão.

Artigo 2.º

1. A notificação de diferenças descrita neste artigo não prejudica outras notificações, submetidas em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, em relação ao disposto no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

2. Uma diferença em relação ao ponto 4.3.1 do capítulo 4 «Unidades de Emissões» da Segunda Edição com os seguintes dados relativos à diferença:

«[Estado-Membro] notifica a OACI de que o cumprimento dos requisitos de compensação decorrentes das emissões provenientes de voos operados por operadores estabelecidos em [Estado-Membro], dentro do Espaço Económico Europeu (EEE) ou de voos operados a partir do EEE com origem e destino na Suíça ou no Reino Unido é assegurado, em conformidade com a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [1]*, pela devolução de licenças de emissão ao abrigo do regime regional CELE que também se aplica a esses voos.*

A participação nos regimes regionais obriga os operadores de [Estado-Membro] a abordar essas emissões.

Os requisitos de compensação são assim cumpridos na fase de anulação de unidades, descrita no capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago. Os operadores administrados por [Estado-Membro] são considerados conformes com os requisitos de compensação do CORSIA na sequência da apresentação de um relatório sobre a anulação de unidades de emissões verificado. Esse relatório deve demonstrar a anulação de unidades suficientes para o CORSIA, com exceção dos voos entre Estados do EEE e dos voos entre os Estados do EEE e o Reino Unido ou a Suíça.

[1] Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO UE L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).»

Essa diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» e como «Diferença significativa» no EFOD.

3. Uma diferença em relação ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 «Unidades de Emissões» da Segunda Edição, com os seguintes dados relativos à diferença:

«Em conformidade com o artigo 11.º-A da Diretiva 2003/87/CE, [Estado-Membro] notifica a OACI de que, para além dos critérios incluídos no documento da OACI intitulado "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" (Critérios de elegibilidade das unidades de emissões do CORSIA), devem ser preenchidas as seguintes condições para que as unidades sejam consideradas elegíveis para efeitos de conformidade com o CORSIA para os operadores administrados por [Estado-Membro].

a) *Têm origem num Estado que seja parte no Acordo de Paris no momento da utilização.*

b) *As unidades devem ser originárias de um Estado participante no regime de compensação CORSIA.»*

Essa diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» e como «Diferença significativa» no EFOD.

4. Uma diferença em relação ao ponto 2.1.1 do capítulo 2 da Segunda Edição, «Monitorização, comunicação de informações e verificação (MRV) das emissões anuais de CO_2 dos operadores de aeronaves», com os seguintes dados relativos à diferença:

«Em conformidade com o anexo I da Diretiva 2003/87/CE, [Estado-Membro] notifica a OACI de que, para além das isenções estabelecidas nos pontos 2.1.1 e 2.1.3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, as normas e práticas recomendadas no presente capítulo não serão aplicáveis aos seguintes voos com partida ou chegada ao EEE:

a) *Quaisquer voos exclusivamente operados de acordo com as Regras de Voo Visual definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago;*

b) *Os voos efetuados exclusivamente para fins de investigação científica ou de verificação, ensaio ou certificação de aeronaves ou de equipamentos utilizados quer em voo, quer em terra;*

c) *Os voos efetuados no âmbito de obrigações de serviço público impostas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 DO Parlamento Europeu e do Conselho* ([1]).

([1]) Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO UE L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj)».

Essa diferença deve ser rotulada como diferença da categoria C, «Aplicação parcial» e não como «Diferença significativa» no EFOD.

5. Uma diferença em relação aos pontos 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 e 2.2.1.3.6 do capítulo 2 da Segunda Edição «Monitorização, comunicação de informações e verificação (MRV) das emissões anuais de CO_2 dos operadores de aeronaves», com os seguintes dados relativos à diferença:

«Em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão ([2]), *os operadores de aeronaves que operem menos de 243 voos por período durante três períodos consecutivos de quatro meses e os operadores de aeronaves que operem voos com emissões anuais totais inferiores a 25 000 toneladas de CO_2 são considerados pequenos emissores. [Estado-Membro] notifica a OACI, dos operadores de aeronaves acima do limiar dos pequenos emissores devem utilizar o método A ou o método B como método de monitorização da utilização de combustível.*

([2]) Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera o Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão (JO L 334 de 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).»

«Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, [Estado-Membro] notifica a OACI de que os operadores de aeronaves devem utilizar o método de monitorização da utilização de combustível selecionado para todos os seus voos comunicados, incluindo para voos internacionais não sujeitos a requisitos de compensação.»

«Em conformidade com a Diretiva 2003/87/CE, [Estado-Membro] notifica a OACI de que os operadores de aeronaves que cumpram os requisitos dos pontos 2.1.1 e 2.1.3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, após 1 de janeiro de 2021, pela primeira vez sem serem considerados novos operadores e que não sejam pequenos emissores, devem utilizar diretamente um método de monitorização da utilização de combustível.»

Essa diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» e não como «Diferença significativa» no EFOD.

6. Cada Estado-Membro apresenta as diferenças elencadas no presente artigo o mais tardar dois meses após a entrada em vigor da presente decisão e informa a Comissão desse facto.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito no Luxemburgo, em 10 de outubro de 2025.

Pelo Conselho

A Presidente

S. LOSE