COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Proposta de

# DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional a respeito da Segunda Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental — regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional**

# EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

## 1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União Europeia («União» ou «UE») no que diz respeito à notificação de diferenças em relação ao anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, relativo a normas e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente.

## 2. CONTEXTO DA PROPOSTA

### 2.1. A Convenção de Chicago, a OACI e o Acordo de Paris

A Convenção de Chicago («Convenção de Chicago» ou «Convenção») visa regulamentar o transporte aéreo internacional. Esta Convenção entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

A OACI é uma agência especializada das Nações Unidas que elabora normas, práticas e políticas mundiais para o transporte aéreo civil internacional no domínio da segurança intrínseca e extrínseca, da navegação aérea, do ambiente, da facilitação e das questões económicas.

Os Estados-Membros da União Europeia («Estados-Membros da UE») são Estados contratantes na Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador na OACI.

Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas e práticas recomendadas a nível internacional.

O Acordo de Paris foi adotado, em dezembro de 2015, pela Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas. O seu objetivo consiste em limitar o aumento da temperatura mundial a menos de 2 °C relativamente aos níveis pré-industriais e continuar a envidar esforços para restringir o aumento da temperatura a 1,5 °C.

Todos os Estados-Membros da UE e a União são partes no Acordo de Paris.

### 2.2. CORSIA — Anexo 16, Volume IV, da Convenção de Chicago

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)[1] foi adotada pelo Conselho da OACI na sua 228.ª sessão, em março de 2023, na sequência da adoção da emenda 1 ao anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

A segunda edição passou a ser aplicável em 1 de janeiro de 2024.

A matéria abrangida pelo anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago é da competência da União e, por conseguinte, é aplicada nos Estados-Membros da UE através do direito da União.

[1] Anexo 16 — Proteção ambiental — Volume IV — Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA). 2.ª edição, julho de 2023.

Em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, os Estados contratantes da OACI devem notificar à OACI as diferenças entre a sua própria regulamentação ou prática e a estabelecida pela norma internacional correspondente.

De acordo com as orientações da OACI[2], existem três categorias distintas de diferenças que podem ser registadas através do sistema de registo eletrónico das diferenças (EFOD): Mais rigorosa ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI (Categoria A). Esta categoria aplica-se quando a regulamentação nacional é mais exigente do que a SARP correspondente ou impõe uma obrigação no âmbito do anexo que não é abrangida por uma SARP. Este aspeto é particularmente importante quando um Estado contratante da OACI exige uma norma mais elevada que afeta a operação de aeronaves de outros Estados contratantes da OACI dentro e acima do seu território. Apresenta características diferentes ou outros meios para assegurar a conformidade (Categoria B). Esta categoria aplica-se quando a regulamentação nacional é de natureza diferente da SARP correspondente da OACI, ou quando a regulamentação nacional difere em princípio, tipo ou sistema da SARP correspondente, sem impor necessariamente uma obrigação adicional; e apresenta um nível de proteção inferior ou é parcialmente aplicada/não aplicada (Categoria C). Esta categoria aplica-se quando a regulamentação nacional apresenta um nível de proteção inferior ao da SARP correspondente; ou quando não tiver sido promulgada qualquer regulamentação nacional para abordar a SARP correspondente, no todo ou em parte.

## 3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UE E DOS SEUS ESTADOS-MEMBROS

### 3.1 Cumprimento das obrigações do CELE

A UE aplica um sistema regional de comércio de licenças de emissão («CELE»). O CELE é um sistema de limitação e comércio de emissões que abrange as emissões de gases com efeito de estufa provenientes das atividades da aviação desde 2012. Este restringe o limite global de emissões e permite que os emissores comprem e vendam licenças para cumprirem as suas obrigações, promovendo assim uma redução das emissões eficaz em termos de custos.

Em 2023, foi adotada a Diretiva (UE) 2023/958[3] que altera a Diretiva 2003/87/CE[4]. Esta reforçou o CELE relativamente às emissões de todas as grandes companhias aéreas que voam no EEE, para a Suíça e para o Reino Unido. Incluiu igualmente disposições sobre a aplicação da medida baseada no mercado global CORSIA às emissões das companhias aéreas sediadas no Espaço Económico Europeu.

Nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, a Comissão adota anualmente um ato de execução que enumera os Estados, com exceção dos Estados do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA. Trata-se, nomeadamente, do

---

2 *Manual on Notification and Publication of Differences* (Doc 10055) (Manual sobre Notificação e Publicação de Diferenças)

3 Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito 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)

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

Regulamento de Execução (UE) 2024/622 da Comissão para 2023[5] e do Regulamento de Execução (UE) 2024/2850 da Comissão para 2024[6].

A Comissão adotou igualmente o Regulamento de Execução (UE) 2024/1879[7] que estabelece regras de execução da Diretiva 2003/87/CE no respeitante ao cálculo dos requisitos de compensação para efeitos do CORSIA e atualizou o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões[8].

Além disso, nos termos do artigo 28.º-C da referida diretiva, a Comissão deve adotar atos delegados no que diz respeito à monitorização, comunicação e verificação adequadas das emissões para efeitos da aplicação do CORSIA. O primeiro ato desse tipo foi o Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão[9].

Na sequência da adoção destes diferentes atos, subsistem diferenças entre as disposições pertinentes da Diretiva 2003/87/CE, os seus regulamentos de execução pertinentes e o anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, que têm implicações na forma como a UE e os seus Estados-Membros aplicam o CORSIA.

A presente decisão atualiza a Decisão 2018/2027 do Conselho[10], que previa a notificação das diferenças iniciais. A notificação inicial das diferenças indicou que existem diferenças tanto no que se refere aos requisitos de monitorização, comunicação de informações e verificação como aos requisitos de compensação.

O objeto do ato previsto diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que o ato previsto diz respeito a um domínio do comércio de licenças de emissão que é, em grande medida, abrangido pelas regras da União, nomeadamente a Diretiva Comércio de Licenças de Emissão da UE, o Regulamento Monitorização e Comunicação de Informações e o Regulamento Acreditação e Verificação.

---

5 Regulamento de Execução (UE) 2024/622 da Comissão, de 22 de fevereiro de 2024, relativo à lista dos Estados que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às emissões de 2023 (JO L, 2024/622, 23.2.2024)

6 Regulamento de Execução (UE) 2024/2850 da Comissão, de 11 de novembro de 2024, relativo à lista dos Estados que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às emissões de 2024 (JO L, 2024/2850, 12.11.2024)

7 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)

8 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)

9 Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão, de 18 de julho de 2019, que complementa a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às medidas adotadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para a monitorização, a comunicação e a verificação das emissões da aviação para efeitos da aplicação de uma medida baseada no mercado global (JO L 250 de 30.9.2019, p. 10)

10 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 a respeito da Primeira Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental — Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA) (JO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

### 3.2 Cumprimento dos requisitos do CORSIA

*3.2.1 Administração*

Em conformidade com o artigo 51.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, cada operador de aeronaves deve monitorizar e comunicar as emissões relativas a todos os voos por ele realizados durante o período de informação e pelos quais é responsável. O ponto 1.2.6 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago prevê uma exceção que não está incluída na Diretiva 2003/87/CE: um operador de aeronaves subsidiário detido a 100 % e legalmente registado no mesmo Estado pode ser tratado, juntamente com o respetivo proprietário, como um único operador de aeronaves consolidado. As regras do CELE exigem que cada operador de aeronaves tenha o seu próprio plano de monitorização e comunique as suas emissões de acordo com o procedimento normalizado, ou seja, separadamente dos outros operadores de aeronaves, mesmo que sejam propriedade exclusiva de outro.

Esta restrição, que acresce à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 1.2.6 do capítulo 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

Além disso, em conformidade com o artigo 68.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, os operadores de aeronaves devem apresentar à autoridade competente, até 31 de março, o seu relatório anual sobre as emissões. No entanto, o ponto 1.2.7 do anexo 16, volume IV, prevê que os Estados contratantes da OACI e os operadores de aeronaves devem cumprir o calendário definido no apêndice 1. Para os períodos de 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 e 2033-2035, o prazo para a apresentação ao Estado do relatório sobre as emissões verificado é 30 de abril de cada ano. Por conseguinte, os operadores de aeronaves devem apresentar o relatório anual sobre as emissões um mês antes ao abrigo da legislação da UE.

Esta restrição, que acresce à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 1.5 do capítulo 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

*3.2.2 Monitorização, comunicação de informações e verificação (MRV) das emissões anuais dos operadores de aeronaves.*

O anexo I da Diretiva 2003/87/CE descreve as atividades da aviação no âmbito do CELE. Para além dos voos especificados no ponto 2.1.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, estão igualmente isentos dos requisitos de monitorização os seguintes voos com partida ou chegada a um Estado do EEE: voos ao abrigo das regras de voo visual, voos para investigação científica e ensaios de aeronaves e voos decorrentes de uma obrigação de serviço público. O anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago isenta apenas os voos estatais, militares, humanitários, médicos e de combate a incêndios, bem como os voos anteriores ou posteriores a um voo humanitário, médico ou de combate a incêndios, desde que esses voos tenham sido realizados com a mesma aeronave e tenham sido necessários para realizar as atividades humanitárias, médicas ou de combate a incêndios conexas ou para reposicionar a aeronave após as ditas atividades para a sua atividade seguinte. Esta isenção constitui uma diferença adicional a apresentar à OACI na «Categoria C — Aplicação parcial». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 2.1.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

Nos termos do anexo IV da Diretiva 2003/87/CE, deve ser comunicado o consumo real de combustível para cada voo, incluindo também o combustível consumido pela unidade auxiliar de potência. Por conseguinte, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, os operadores de aeronaves acima do limiar definido para os pequenos emissores no âmbito do CELE devem utilizar o método A ou o método B como método de monitorização da utilização de combustível para comunicar as suas emissões anuais de $CO_2$ decorrentes de voos internacionais. Deve ser utilizado o mesmo método, quer os voos estejam ou não sujeitos a requisitos de compensação.

No entanto, no apêndice 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, os operadores de aeronaves podem escolher um método de monitorização da utilização de combustível entre cinco métodos abrangidos pelas SARP da OACI, incluindo o método A e o método B. Além disso, de acordo com o capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, os operadores de aeronaves podem optar por utilizar os métodos de monitorização da utilização de combustível apenas para comunicar voos sujeitos a requisitos de compensação e podem utilizar um instrumento de estimação das emissões para comunicar voos não sujeitos a requisitos de compensação.

Estas restrições impostas pelo direito da União, que acrescem à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, devem ser apresentadas à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Estas medidas desencadeiam uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago relativamente aos pontos 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 e 2.2.1.3.6 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, que apresentam derrogações para a utilização de um método de monitorização da utilização de combustível e para a apresentação de planos de monitorização das emissões atualizados.

O limiar definido para os pequenos emissores, tal como previsto no artigo 55.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, difere do limiar definido nas SARP do CORSIA. 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.

Esta definição, que acresce à norma constante do ponto 2.2.1.3.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, constitui uma diferença adicional a apresentar à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 2.2.1.3.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, aplicável aos operadores de aeronaves com emissões anuais de $CO_2$ decorrentes de voos internacionais superiores a 50 000 toneladas.

Nos termos do artigo 52.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, o operador de aeronaves deve apresentar o seu plano de monitorização à autoridade competente o mais tardar quatro meses antes de iniciar as atividades de aviação abrangidas pelo anexo I da Diretiva 2003/87/CE. Os operadores de aeronaves que realizem essa atividade pela primeira vez (que não pudesse ser prevista quatro meses antes) devem apresentar um plano de monitorização à autoridade competente, sem demora injustificada, mas nunca mais de seis semanas após a realização dessa atividade.

O calendário estabelecido pelas SARP difere da Diretiva 2003/87/CE. O anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago prevê que os Estados contratantes da OACI e os operadores de aeronaves devem cumprir o calendário definido no apêndice 1. A apresentação só é exigida uma vez, a menos que seja necessária uma revisão. Os novos operadores devem apresentar planos de monitorização das emissões no prazo de três meses após serem

abrangidos pelo âmbito de aplicação. Os outros operadores de aeronaves (abrangidos pelo âmbito de aplicação pela primeira vez sem serem considerados novos operadores), devem apresentar os seus planos no prazo de três meses.

Estas restrições, que acrescem à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, devem ser apresentadas à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito aos pontos 2.2.2.1, 2.2.2.2 e 2.2.2.3 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

Em conformidade com o artigo 68.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 e com o artigo 27.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, apenas os operadores de aeronaves devem apresentar o relatório de emissões e o relatório de verificação à autoridade competente do seu Estado de administração. O ponto 2.4.1.5 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago exige que tanto o operador de aeronaves como o organismo de verificação apresentem ao Estado, de forma independente, uma cópia do relatório de emissões e do relatório de verificação associado.

Esta diferença em relação à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria B — Outros meios para assegurar a conformidade relativa à norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 2.4.1.5 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

O artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 estabelece as condições a preencher para ser um «verificador» acreditado: uma pessoa coletiva ou outra entidade jurídica que realiza atividades de verificação nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067 e está acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, ou uma pessoa singular autorizada de outra forma, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, na altura em que o relatório de verificação é emitido. Tal implica que o relatório de emissões deve ser verificado por verificadores estabelecidos no território do EEE, o que não é um critério nas SARP.

Esta diferença em relação à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 2.4.2.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

Por último, o operador de aeronaves deve preencher as lacunas de dados em conformidade com o artigo 66.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, utilizando dados substitutos prudentes ou dados de um instrumento de estimação das emissões, desde que as lacunas de dados não excedam 5 % de todos os voos comunicados, ou seja, de todos os voos internacionais. Se exceder este limiar, o operador de aeronaves deve tomar medidas corretivas para melhorar a metodologia de monitorização.

Esta diferença, que acresce à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 2.5.1.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, que aplica um limiar de 5 % de voos internacionais sujeitos a requisitos de compensação.

*3.2.3 Requisitos de compensação*

O Regulamento de Execução (UE) 2024/1879 prevê o cálculo dos requisitos de compensação aplicáveis às emissões de 1 de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2026.

A fórmula de cálculo é a seguinte:

ORy = OEy * SGFy, sendo que:

ORy = requisitos de compensação aplicáveis ao operador de aeronaves no ano *y* em causa,

OEy = emissões de $CO_2$ do operador de aeronaves provenientes de voos internacionais abrangidos no ano *y* em causa;

SGFy = fator de crescimento do setor.

Esta fórmula segue o método de cálculo das SARP, no entanto o artigo 25.º-A, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE exige a publicação de uma lista de Estados que se considera estarem a aplicar o CORSIA. Essa lista é atualizada todos os anos para elencar os novos Estados que se considera estarem a aplicar voluntariamente o CORSIA, mas continua a ser diferente da lista da OACI, uma vez que exclui os países do EEE, a Suíça e o Reino Unido, pois esses Estados aplicam os seus sistemas regionais de comércio de licenças de emissão[11] aos voos no interior do EEE e entre países do EEE e a Suíça e o Reino Unido.

Isto significa que, mesmo que os Estados do EEE comuniquem as suas emissões à OACI de acordo com a metodologia SARP, a fim de facilitar o cálculo do fator de crescimento do setor, não calculam os requisitos de compensação para os voos sujeitos aos regimes regionais de comércio de licenças de emissão.

A aplicação dos sistemas regionais de comércio de licenças de emissão aos voos internacionais entre Estados do EEE e aos voos entre o EEE e a Suíça e o Reino Unido obriga os operadores de aeronaves a abordar as emissões desses voos. Do ponto de vista ambiental, o CELE é um instrumento mais rigoroso do que o CORSIA, uma vez que aborda não só as emissões acima da base de referência do CORSIA, mas também uma percentagem muito maior das emissões totais.

Em 2022, as emissões ao abrigo do CELE no âmbito dos voos intra-EEE ascenderam a 49,1 Mt de $CO_2$. O número total de licenças emitidas foi de cerca de 27 milhões. A atribuição de licenças de emissão a título gratuito ascendeu a 23,1 milhões de licenças de emissão e, em 2022, foram leiloados cerca de 3,7 milhões de licenças de emissão da aviação[12]. Por conseguinte, foram considerados mais de 50 % das emissões em 2022 e o rigor do CELE será ainda maior com a eliminação gradual das licenças de emissão a título gratuito para o setor da aviação durante o período de 2024-2026, com uma redução de 25 % em 2024, uma redução

---

11 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), *Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No.1557)* (legislação do Reino Unido relativa ao comércio de licenças de emissão), Acordo entre a União Europeia e a Confederação Suíça sobre a ligação dos respetivos regimes de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (JO L 322 de 7.12.2017, p. 3)

12 Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o funcionamento do mercado europeu do carbono em 2022, nos termos dos artigos 10.º, n.º 5, e 21.º, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE.

de 50 % em 2025 e a supressão total da atribuição de licenças de emissão a título gratuito a partir de 2026.

Até, pelo menos, 31 de dezembro de 2026, estas emissões abrangidas pelos regimes regionais de comércio de licenças de emissão e, por conseguinte, não abrangidas por uma obrigação de compensação do CORSIA para os operadores de aeronaves sediados no EEE, dizem respeito a voos entre países do EEE e entre o EEE e a Suíça e o Reino Unido.

Em comparação, se os requisitos de compensação do CORSIA fossem aplicáveis a voos já abrangidos pelo CELE, ascenderiam a 5 Mt de $CO_2$ para 2024 com base na modelização AERO-MS.

A cobertura dos voos entre países do EEE e entre o EEE e a Suíça e o Reino Unido é, por conseguinte, mais rigorosa do ponto de vista ambiental.

Esta restrição, que acresce à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito aos pontos 3.1.4 e 3.2.1 do capítulo 3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

Além disso, de acordo com o artigo 4.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2024/1879, se a soma dos requisitos de compensação aplicáveis ao operador de aeronaves nos três anos de um determinado período (OR1 + OR2 + OR3) for inferior a 3 000 toneladas de $CO_2$, os Estados-Membros do EEE podem, a pedido do operador de aeronaves, não lhe aplicar requisitos de compensação para esse período. Enquanto no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, ao operador de aeronaves que preencher as condições do ponto 3.4.2 não são exigidos requisitos de compensação, mas pode optar por compensar voluntariamente essas emissões. A única diferença é que, em vez de optar por participar voluntariamente, o operador de aeronaves tem a possibilidade de não participar.

Esta restrição, que acresce à norma constante do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 3.4.2 do capítulo 3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

*3.2.4 Unidades elegíveis*

Em conformidade com o artigo 11.º-A da Diretiva 2003/87/CE relativo às atividades de projeto, os créditos devem cumprir um determinado número de critérios para serem considerados elegíveis para o cumprimento dos requisitos de compensação do CORSIA.

Nos termos do artigo 11.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE, a Comissão adota atos de execução que enumeram as unidades elegíveis para efeitos de conformidade com o CORSIA para os operadores de aeronaves do EEE. Estas incluem unidades consideradas elegíveis pelo Conselho da OACI, se forem originárias de Estados que participem no CORSIA e sejam partes no Acordo de Paris.

Esta restrição, que acresce à norma constante do ponto 4.2.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser apresentada à OACI na rubrica «Categoria A — Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada (SARP) da OACI». Tal desencadeia uma notificação nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, no que diz respeito ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, que especifica: «As unidades de emissões elegíveis para o CORSIA são apenas as unidades

descritas no documento da OACI intitulado *CORSIA Eligible Emissions Units* (Unidades de emissões elegíveis para o CORSIA), que cumpram os critérios de elegibilidade das unidades de emissões no âmbito do CORSIA constantes do documento da OACI intitulado *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria* (Critérios de elegibilidade das unidades de emissões no âmbito do CORSIA)».

Para além dos requisitos acima referidos, o artigo 11.º-A, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE prevê a aceitação de dois outros tipos de créditos:

- créditos autorizados por partes em acordos nos termos do n.º 5 da Diretiva 2003/87/CE;
- créditos emitidos no âmbito de projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE.

Mais especificamente, o artigo 11.º-A, n.º 5, refere-se a acordos celebrados com países terceiros, especificando os níveis de utilização. Até à data, não existem acordos deste tipo com países terceiros.

O artigo 11.º-A, n.º 1, alínea d) refere-se a créditos emitidos no âmbito de projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE. Até à data, não existem projetos nos termos do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE.

Dado que esses créditos ainda não foram autorizados ou emitidos, a OACI não tem de ser imediatamente informada sobre a possível diferença em relação ao direito da União, que ainda não se concretizou na prática.

Os Estados-Membros da UE são obrigados a notificar imediatamente a OACI logo que a autorização ou a emissão desses créditos seja juridicamente possível. Nesse caso, a Comissão deve informar o Conselho em conformidade mediante uma nota informativa e os Estados-Membros da UE devem notificar prontamente a OACI, nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago, das diferenças daí resultantes em relação ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 13, e o artigo 3.º, n.º 14, da presente decisão do Conselho. Essas diferenças serão identificadas como uma diferença da categoria B, «Outros meios para assegurar a conformidade», no sistema de registo eletrónico das diferenças EFOD (*Electronic Filing of Differences*).

### 3.3 Comunicação da diferença à Comissão

Após a apresentação das diferenças à OACI, e o mais tardar dois meses após a adoção da presente decisão do Conselho, os Estados-Membros da UE informarão a Comissão das diferenças apresentadas. Tal é necessário para garantir que as disposições da presente decisão do Conselho foram respeitadas.

## 4. BASE JURÍDICA

### 4.1. Base jurídica processual

#### *4.1.1. Princípios*

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável, independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo em questão[13].

O conceito de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regem a instância em questão. Inclui também os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»[14].

*4.1.2. Aplicação ao caso em apreço*

A OACI é um organismo criado por um acordo internacional, designadamente a Convenção de Chicago.

A adoção da segunda edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago é vinculativa para a União, em conformidade com o artigo 90.º da Convenção de Chicago.

A notificação das diferenças a efetuar pelos Estados-Membros da UE produz efeitos jurídicos, uma vez que pode influenciar a forma como as normas da OACI serão aplicadas pelos Estados-Membros, numa matéria abrangida por regras comuns.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

### 4.2. Base jurídica material

Em conformidade com o artigo 192.º, n.º 1, e o artigo 191.º do TFUE, a União Europeia contribuirá para a prossecução, entre outros, dos seguintes objetivos: a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente, a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente, e designadamente a combater as alterações climáticas.

*4.2.1. Princípios*

A base jurídica material para a adoção de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto perseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

*4.2.2. Aplicação ao caso em apreço*

A notificação das diferenças a efetuar pelos Estados-Membros da UE produz efeitos jurídicos, uma vez que pode influenciar a forma como as normas da OACI serão aplicadas pelos Estados-Membros, numa matéria abrangida por regras comuns.

---

13 Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

14 Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

O principal objetivo e o conteúdo do ato previsto estão relacionados com a política climática, no contexto da aviação internacional.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE.

### 4.3. Conclusões

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2025/0065 (NLE)

Proposta de

# DECISÃO DO CONSELHO

## relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional a respeito da Segunda Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental — regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional

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 («Convenção»), cujo objetivo é regular 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 («Estados-Membros da UE») são Estados contratantes da Convenção e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos organismos da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas (SARP).

(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 pela adoção do Acordo de Paris, cujo objetivo é limitar o aumento da temperatura do planeta a menos de 2 °C relativamente aos níveis pré-industriais, bem como continuar a envidar esforços para restringir o aumento de temperatura a 1,5 °C. 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 mecanismo 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[15]. A posição da União a esse respeito ficou estabelecida na Decisão (UE) 2016/915 do Conselho[16].

(6) O Conselho da OACI, na décima reunião da sua 214.ª sessão, adotou a primeira edição do anexo 16, volume IV, da Convenção: as Normas e Práticas Recomendadas

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

[16] Decisão (UE) 2016/915 do Conselho, 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)

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 emenda 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, daí resultante, tornou-se aplicável em 1 de janeiro de 2024.

(8) Atendendo a que existem algumas diferenças entre o direito da União e a segunda edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, deve ser estabelecida uma posição da União sobre a notificação das diferenças nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago.

(9) A seguinte notificação das diferenças daí resultantes é proposta nesta fase, uma vez que foi adotada a legislação pertinente da UE no que diz respeito à aplicação do CORSIA na UE.

(10) Tal como comunicado ao Secretariado da OACI e reconhecido pelo Secretariado, as emissões anuais de $CO_2$ de todos os pares Estatais 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 cancelar para demonstrar a conformidade.

(11) O artigo 38.º da Convenção abrange o incumprimento de normas e procedimentos internacionais. De acordo com as disposições nele contidas, os Estados Contratantes da OACI que se encontrem impossibilitados de cumprir em todos os aspetos tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação ou as suas próprias práticas às normas ou procedimentos internacionais na sequência da alteração destas normas ou procedimentos, ou que considerem necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto dos estabelecidos por uma norma internacional, devem notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

(12) A Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho notificou diferenças entre a Diretiva 2003/87/CE e a primeira edição do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago. Estes requisitos aplicam-se tanto aos requisitos de monitorização, comunicação de informações e verificação (MRV) como aos requisitos de compensação e continuam a ser válidos.

(13) Com a adoção do Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão[17], no que diz respeito às medidas adotadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para a monitorização, comunicação e verificação (MRV) das emissões da aviação para efeitos da aplicação de uma medida baseada no mercado global, a União aplica os requisitos de MRV previstos no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago. A plena aplicação dos requisitos de MRV garante a inclusão das emissões dos pares Estatais no ponto 3.1 do capítulo 3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de

[17] Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão, de 18 de julho de 2019, que complementa a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às medidas adotadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para a monitorização, a comunicação e a verificação das emissões da aviação para efeitos da aplicação de uma medida baseada no mercado global (JO L 250 de 30.9.2019, p. 10)

Chicago. Consequentemente, o fator de crescimento do setor não é afetado por qualquer diferença na aplicação do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago pelos Estados do EEE.

(14) Em 2023, a Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho alterou a Diretiva 2003/87/CE. Um dos seus objetivos era prosseguir a aplicação do CORSIA na União Europeia.

(15) A Diretiva 2003/87/CE aplica-se independentemente da nacionalidade do operador de aeronaves e aplica-se indistintamente aos voos dentro e entre Estados-Membros da UE e/ou países do EEE.

(16) O artigo 12.º da Diretiva 2003/87/CE prevê a adoção pela Comissão Europeia de atos de execução que especifiquem a metodologia de cálculo dos requisitos de compensação aplicáveis aos operadores de aeronaves.

(17) Em 9 de julho de 2024, foi adotado o Regulamento de Execução (UE) 2024/1879 da Comissão que estabelece regras de execução da Diretiva 2003/87/CE no respeitante ao cálculo dos requisitos de compensação para efeitos do CORSIA («Regulamento de Execução (UE) 2024/1879»).

(18) Nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, a Comissão adota anualmente um ato de execução que enumera os Estados, com exceção dos Estados do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA. De acordo com a Diretiva 2003/87/CE, os requisitos de compensação serão calculados para os operadores estabelecidos nos Estados-Membros da UE para todos os voos entre Estados participantes no CORSIA, com exceção dos voos dentro do EEE e entre o EEE e a Suíça e o Reino Unido. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(19) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2024/1879, os pequenos operadores podem solicitar que não lhes sejam aplicadas as obrigações de compensação das emissões, ao passo que o anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago os isenta por defeito e podem participar facultativamente. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(20) De acordo com a 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. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(21) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 e o Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, o relatório de emissões e o relatório de verificação independente não têm de ser transmitidos diretamente pelo verificador às autoridades nacionais, contrariamente ao anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, que exige a transmissão direta. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(22) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, os operadores de aeronaves podem utilizar dados substitutos para um máximo de 5 % de todos os seus voos comunicados. O anexo 16, volume IV, limita este valor a 5 % dos voos sujeitos a requisitos de compensação. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(23) Nos termos da Diretiva 2003/87/CE, para além dos voos especificados no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, estão igualmente isentos dos requisitos de monitorização os seguintes voos: voos ao abrigo das regras de voo visual, voos para investigação científica e ensaios de aeronaves e voos decorrentes de uma obrigação de serviço público. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(24) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, 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. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(25) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, o prazo para um operador de aeronaves poder apresentar um plano de monitorização das emissões atualizado em caso de alterações significativas é mais curto do que o previsto nas SARP da OACI. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(26) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, cada operador de aeronaves deve ter o seu próprio plano de monitorização distinto e apresentar relatórios separados, independentemente de se tratar de uma subsidiária ou de uma entidade detida a 100 % por outro operador de aeronaves. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(27) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, o prazo de comunicação para os operadores de aeronaves é 31 de março de cada ano, para a apresentação de dados relativos às emissões do ano civil anterior, enquanto as SARP do CORSIA exigem a apresentação até 30 de abril de cada ano. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(28) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, o operador de aeronaves apresenta o seu plano de monitorização: i) pelo menos quatro meses antes do início das atividades de aviação abrangidas pelo anexo I da Diretiva 2003/87/CE, ou ii) sem demora injustificada após o início dessas atividades, mas o mais tardar seis semanas após essa data. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(29) Nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, o relatório de emissões deve ser verificado por verificadores acreditados pelo organismo nacional de acreditação de um dos Estados do Espaço Económico Europeu, ao passo que as SARP do CORSIA não contêm essa restrição. Esta diferença deve ser comunicada à OACI.

(30) Até à data, não existem créditos autorizados pelas partes em acordos nos termos do n.º 5 da Diretiva 2003/87/CE, nem créditos emitidos relativamente a projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE. Na prática, não há diferença. Após a autorização de créditos de projetos em conformidade com acordos celebrados com países terceiros ou a emissão de créditos de projetos administrados pelos Estados-Membros da UE destinados a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa ainda não abrangidos pela Diretiva 2003/87/CE, ou ambos, os Estados-Membros devem notificar à OACI as diferenças para que esses créditos possam ser utilizados para dar cumprimento ao CORSIA.

(31) Nesse caso, a Comissão deve informar o Conselho em conformidade mediante uma nota informativa e os Estados-Membros da UE devem notificar prontamente a OACI.

(32) Os Estados-Membros da UE devem informar a Comissão das diferenças que apresentaram à OACI após a sua apresentação, o mais tardar dois meses após a entrada em vigor do presente ato.

(33) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União no Conselho da OACI, uma vez que a adoção da segunda edição do anexo 16, volume IV, é vinculativa para os Estados-Membros nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago.

(34) Essa posição deverá ser expressa por todos os Estados-Membros da União, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a tomar no que respeita às diferenças a comunicar no âmbito do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago é a seguinte: cada Estado-Membro deve fornecer a explicação prevista no artigo 2.º e preencher as diferenças no sistema de registo eletrónico das diferenças da OACI, nas condições descritas no artigo 3.º, n.os 1 a 15, da presente decisão.

*Artigo 2.º*

Deve ser facultada a seguinte explicação para as diferenças a seguir indicadas:

*«No que diz respeito à compensação, existem diferenças entre a Diretiva 2003/87/CE e as regras pormenorizadas adotadas pela Comissão, por um lado, e o CORSIA, por outro. As regras da União Europeia aplicáveis a este respeito em [20 de dezembro de 2024] constam principalmente da Diretiva 2003/87/CE, com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2023/958, pela Diretiva (UE) 2023/959 e pela Decisão n.º 334/2023 do Comité Misto do EEE.*

*As diferenças notificadas por [Estado-Membro] em [data] nos termos da Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho permanecem válidas.»*

*Artigo 3.º*

1. Uma diferença em relação aos pontos 3.1.4 e 3.2 do capítulo 3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Requisitos de compensação de $CO_2$», com os seguintes dados relativos à diferença:

   *«Em conformidade com a Diretiva 2003/87/CE, [Estado-Membro] notifica a OACI de que as emissões provenientes de voos operados por operadores estabelecidos em [Estado-Membro], dentro do Espaço Económico Europeu ou de voos operados a partir do Espaço Económico Europeu com origem e destino na Suíça ou no Reino Unido não estão sujeitas a requisitos de compensação. As emissões destes voos não estão incluídas no cálculo da variável OE no ponto 3.2.1 para os operadores administrados por [Estado-Membro].»*

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

   *Estes sistemas regionais de comércio de licenças de emissão que abrangem essas emissões resultam num nível de rigor ambiental mais elevado em comparação com o CORSIA, pois abrangem uma maior percentagem das emissões provenientes dos voos entre Estados do EEE e dos voos entre o EEE e o Reino Unido e a Suíça.*

   *O Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia, tal como estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE, aplica-se aos operadores aéreos, independentemente da sua nacionalidade, assegurando a igualdade de tratamento nas rotas no que diz respeito à obrigação de devolução de licenças de emissão do CELE.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema de registo eletrónico das diferenças EFOD (*Electronic Filing of Differences*) e como «Diferença significativa».

2. Uma diferença em relação ao ponto 3.4.2 do capítulo 3 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Requisitos de compensação de $CO_2$», com os seguintes dados relativos à diferença:

*«Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2024/1879, [Estado-Membro] notifica a OACI de que aos operadores de aeronaves com um requisito de compensação final inferior a 3 000 toneladas para o período de conformidade de três anos são aplicáveis requisitos de compensação. No entanto, esses operadores de aeronaves podem solicitar ao Estado a isenção dos requisitos de compensação. Tal difere do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, segundo o qual ao operador de aeronaves que preencher as condições do ponto 3.4.2 não são exigidos requisitos de compensação, mas pode optar por compensar voluntariamente essas emissões.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

3. Uma diferença em relação ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Cancelamento de unidades de emissões elegíveis para o CORSIA», 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.

*Daí resulta um nível mais elevado de rigor ambiental.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema de registo eletrónico das diferenças EFOD (*Electronic Filing of Differences*) e como «Diferença significativa».

4. Uma diferença em relação ao ponto 2.4.1.5 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 68.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 e com o artigo 27.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, [Estado-Membro] notifica a OACI de que o relatório sobre as emissões e o correspondente relatório de verificação são apresentados ao Estado apenas pelo operador de aeronaves. Tal é equivalente ao requisito do ponto 2.4.1.5 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, em que, além disso, o organismo de verificação tem de apresentar ao Estado, de forma independente, uma cópia do relatório sobre as emissões e do relatório de verificação associado.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria B, «Outros meios para assegurar a conformidade», no sistema de registo eletrónico das diferenças EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

5. Uma diferença em relação ao ponto 2.1.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 não serão aplicáveis aos seguintes voos com partida ou chegada ao EEE:*

(a) Os 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[18].»

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria C, «Aplicação parcial» no sistema de registo eletrónico das diferenças EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

6. 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 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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.º1 do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, os operadores de aeronaves que operem menos de 243 voos por período*

[18] 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 L 293 de 31.10.2008, p. 3)

*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, os 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.»*

*«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.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

7. Uma diferença em relação ao ponto 2.5.1.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 66.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, o operador de aeronaves deve utilizar dados substitutos para o respetivo período de tempo, calculados de acordo com o método alternativo definido no plano de monitorização, desde que as lacunas de dados não excedam 5 % de todos os voos comunicados. Se forem identificadas lacunas de dados para mais de 5 % dos voos anuais, o operador deve informar a autoridade competente e tomar medidas corretivas para melhorar a recolha de dados.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

8. A seguinte diferença aplica-se aos pontos 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 e 2.2.1.3.5 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 4, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, [Estado-Membro] notifica a OACI de que, se o operador de aeronaves exceder o limiar dos pequenos emissores num determinado ano (y), o operador de aeronaves deve apresentar um plano de monitorização das emissões atualizado sem*

*demora injustificada, salvo acordo em contrário com a Autoridade CORSIA de [Estado-Membro].»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

9. A seguinte diferença aplica-se ao ponto 1.2.6 do capítulo 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Administração», com os seguintes dados relativos à diferença:

*«Nos termos do artigo 51.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, [Estado-Membro] notifica a OACI de que cada operador de aeronaves deve ter o seu próprio plano de monitorização e comunicar as informações separadamente, mesmo que seja um operador subsidiário detido a 100 % por outro operador de aeronaves, tal como previsto no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

10. A seguinte diferença aplica-se ao ponto 1.5 do capítulo 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Administração», com os seguintes dados relativos à diferença:

*«Em conformidade com o artigo 68.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, [Estado-Membro] notifica a OACI de que o prazo de comunicação para os operadores de aeronaves é 31 de março e não 30 de abril de cada ano, para a apresentação das emissões do ano civil anterior, tal como previsto no anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

11. A seguinte diferença aplica-se aos pontos 2.2.2.1, 2.2.2.2 e 2.2.2.3 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 52.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066, [Estado-Membro] notifica a OACI de que os operadores de aeronaves devem apresentar o plano de monitorização o mais tardar quatro meses antes de iniciarem as atividades de aviação abrangidas pelo anexo I da Diretiva 2003/87/CE ou sem demora injustificada após o início das atividades de aviação e, o mais tardar, seis semanas após essa data. Este calendário difere do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, segundo o qual os novos operadores devem apresentar planos de monitorização das emissões no prazo de três meses após serem abrangidos pelo seu âmbito de aplicação. Além disso, os operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação pela primeira vez (sem serem considerados novos operadores), devem apresentar os seus planos no prazo de três meses.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

12. A seguinte diferença aplica-se ao ponto 2.4.2.1 do capítulo 2 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «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 Regulamento de Execução (UE) 2018/2067, e para além das condições estabelecidas no ponto 2.4.2.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, [Estado-Membro] notifica a OACI de que o relatório de emissões deve ser verificado por verificadores acreditados em conformidade com o presente regulamento e por um organismo nacional de acreditação de um dos Estados do Espaço Económico Europeu.»*

Esta diferença deve ser rotulada como diferença da categoria A, «Mais rigoroso ou supera a exigência da norma ou prática recomendada da OACI» no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

13. Uma diferença em relação ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Cancelamento de unidades de emissões elegíveis para o CORSIA», 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 das unidades aprovadas pelo Conselho da OACI e em conformidade com [terceira diferença em relação aos critérios relativos às unidades adicionais], os operadores registados em [Estado-Membro] podem utilizar as seguintes unidades para cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do CORSIA:*

*Créditos emitidos no âmbito de projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE. Trata-se de créditos emitidos no âmbito de projetos administrados pelos Estados-Membros da UE que reduzam as emissões de gases com efeito de estufa não abrangidas pelo CELE. Não devem conduzir a uma dupla reivindicação ou dificultar a aplicação de outras medidas políticas destinadas a reduzir as emissões não abrangidas pela Diretiva 2003/87/CE.»*

Esta diferença deve ser notificada quando estiverem preenchidas as condições do artigo 24.º-A da Diretiva 2003/87/CE e estes créditos forem emitidos. Quando esta diferença for apresentada, deve ser rotulada como diferença da categoria B, «Outros meios para assegurar a conformidade», no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

14. Uma diferença em relação ao ponto 4.2.1 do capítulo 4 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional: regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA), «Cancelamento de unidades de emissões elegíveis para o CORSIA», 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 das unidades aprovadas pelo Conselho da OACI*

*e em conformidade com [terceira diferença em relação aos critérios relativos às unidades adicionais], os operadores registados em [Estado-Membro] podem utilizar as seguintes unidades para cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do CORSIA:*

*Créditos autorizados por partes em acordos nos termos do artigo 11.º-A, n.º 5, da Diretiva 2003/87/CE. Trata-se de créditos autorizados no âmbito de acordos celebrados bilateralmente com países terceiros [especificar o acordo].»*

Esta diferença deve ser notificada quando estiverem preenchidas as condições do artigo 11.º-A, n.º 5, da Diretiva 2003/87/CE e estes créditos forem emitidos. Quando esta diferença for apresentada, deve ser rotulada como diferença da categoria B, «Outros meios para assegurar a conformidade», no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*), e não como «Diferença significativa».

15. Com exceção dos n.os 13 e 14, 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. Logo que se concretizem as condições previstas nos n.os 13 e 14, a Comissão informa o Conselho desse facto mediante uma nota informativa. Em seguida, os Estados-Membros da UE devem notificar prontamente a OACI.

*Artigo 4.º*

A presente decisão entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 5.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho*
*O Presidente*