COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor 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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente proposta introduz alterações na legislação relativa ao Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) no respeitante à sua aplicação ao setor da aviação, tendo em vista assegurar que:

1) A aviação contribui para a meta de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) estabelecida para 2030, em conformidade com o Pacto Ecológico Europeu;

2) O CELE é alterado, conforme adequado, no que se refere ao Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional da OACI;

3) A atribuição de licenças de emissão ao setor da aviação é revista de maneira que aumente a venda em leilão.

O objetivo consiste em rever as disposições do CELE relativas às emissões da aviação de uma forma coerente e com uma boa relação custo-eficácia, de acordo com a meta climática reforçada da União, tendo simultaneamente em conta a necessidade de uma transição equitativa e de que todos os setores contribuam para os esforços da UE no domínio do clima.

O Pacto Ecológico Europeu[1], adotado pela Comissão em dezembro de 2019, assim como a Lei Europeia em matéria de Clima[2] e o Plano para atingir a Meta Climática em 2030[3], visam reforçar o compromisso da União em matéria de clima no âmbito do Acordo de Paris, em consonância com o objetivo de alcançar a neutralidade climática a nível de toda a economia da UE até 2050. A UE está a reforçar o seu compromisso de descarbonização a nível de toda a economia, passando de, pelo menos, 40 % para, pelo menos, 55 % de redução até 2030 em relação aos níveis de 1990, sem utilização de créditos internacionais. Para alcançar a meta climática reforçada, todos os setores, incluindo o da aviação, devem contribuir de forma adequada para os necessários esforços internos de redução das emissões.

O Pacto Ecológico Europeu visa transformar a UE numa sociedade mais equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, capaz de garantir, até 2050, zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa e um crescimento económico dissociado da utilização dos recursos. O objetivo de neutralidade climática foi aprovado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu e está estabelecido de forma juridicamente vinculativa na Lei Europeia em matéria de Clima, acordada a nível político. O Pacto Ecológico Europeu pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da UE e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Simultaneamente, esta transição deve ser equitativa e inclusiva.

Além do reforço da ambição da UE no sentido de alcançar internamente, até 2030, uma redução de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a

---

1 COM(2019) 640 final.

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 COM(2020) 562 final.

economia em relação aos níveis de 1990, a Comunicação sobre o Plano para atingir a Meta Climática em 2030 realça que «*em conformidade com o seu compromisso internacional de adotar medidas a nível de toda a economia no âmbito do Acordo de Paris, a UE deve continuar a regular no âmbito do CELE, pelo menos, as emissões do transporte aéreo efetuado no interior da UE*». Nas suas Conclusões de dezembro de 2020, o Conselho Europeu «*convida a Comissão a avaliar a forma como todos os setores económicos podem contribuir mais eficazmente para a meta de 2030 e a apresentar as propostas necessárias, acompanhadas de uma análise aprofundada do impacto ambiental, económico e social a nível dos Estados-Membros*»[4].

As emissões do setor da aviação correspondem a 2 %-3 % das emissões globais de CO_2 e aumentaram significativamente desde 1990, tanto a nível internacional como da UE. A nível da UE, as emissões de CO_2 provenientes da aviação representaram 3,7 % do total de toda a economia e 15,7 % das emissões de CO_2 do setor dos transportes em 2018[49]. Nesse ano, a UE foi responsável por 15 % das emissões mundiais de CO_2 provenientes da aviação[5]. Além disso, considera-se que, no seu conjunto, os impactos climáticos das atividades da aviação não associados ao CO_2 são, pelo menos, equivalentes ao impacto exclusivamente associado ao CO_2.[6]

Não obstante a recente redução do tráfego devido à pandemia de COVID-19, prevê-se que os impactos climáticos da aviação continuem a aumentar, dado o crescimento historicamente acima da média em relação a outros setores económicos. As estimativas pré-pandemia da Eurocontrol previam um aumento de 53 % das emissões da aviação europeia até 2040 em comparação com 2017[53]. Antes da crise da COVID-19, a OACI estimava que, até 2040, as emissões da aviação internacional poderiam aumentar até 150 % em relação a 2020[54].

O CELE é um instrumento essencial para controlar as emissões de CO_2 provenientes da aviação europeia. Na consulta pública sobre a atualização das regras do CELE aplicáveis à aviação, 91 % dos respondentes concordaram que o setor da aviação deve contribuir mais para a ação climática. Dos inquiridos, 88 % consideraram que as medidas baseadas no mercado podem ser eficazes para combater as emissões da aviação em consonância com os objetivos no domínio do clima. Estima-se que o setor da aviação tenha alcançado, entre 2013 e 2020, uma poupança líquida de 193,4 Mt CO_2 no âmbito do CELE, sobretudo por via do financiamento da redução das emissões noutros setores[39]. Tal representa a contribuição da aviação para a meta climática da UE para 2020, prevendo-se que a contribuição prossiga até 2030.

Tendo em conta as emissões atuais e previstas do setor da aviação, e no contexto da maior ambição da UE em matéria de clima para 2030, a contribuição do setor para a ação climática deve ser significativamente reforçada, tendo igualmente em vista permitir a contribuição necessária para a UE alcançar a neutralidade climática até 2050. O Relatório Ambiental da Aviação Europeia de 2019 também frisou esta necessidade.

A Comissão preparou uma série de avaliações de impacto para fundamentar as revisões previstas de instrumentos legislativos fundamentais, incluídas no pacote Objetivo 55. A avaliação de impacto relativa à revisão das regras do CELE para o setor da aviação analisa

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47338/1011-12-20-euco-conclusions-pt.pdf.

5 A aviação entre países do Espaço Económico Europeu representou 7,5 % das emissões e os voos com destino a países terceiros, outros 7,5 %. Os voos de partida são abrangidos pelo compromisso determinado a nível nacional (CDN) da UE no âmbito do Acordo de Paris e pela iniciativa Destino 2050 do setor da aviação.

6 O relatório COM(2020) 777 quantifica esses impactos, enquanto o relatório COM(2020) 747 e os documentos que o acompanham analisam esses efeitos em pormenor.

várias opções por via das quais essa revisão poderia contribuir de forma efetiva e eficiente para o cumprimento da meta atualizada no âmbito do pacote mais abrangente. Por conseguinte, a revisão das regras aplicáveis à aviação deve ser abordada juntamente com a revisão do CELE no respeitante às instalações fixas e ao respetivo alargamento a outros setores. Os aspetos do CELE em que a inter-relação entre as revisões se destaca particularmente são as disposições relativas à quantidade total de licenças de emissão para o setor da aviação e à aplicação do fator de redução linear a essa quantidade, bem como as disposições relativas à reserva de estabilização do mercado. As opções relativas ao âmbito do CELE e à aplicação do CORSIA terão impacto no nível de redução das emissões no setor CELE e na procura de licenças de emissão da UE. As opções relativas à quota de licenças de emissão do setor da aviação a vender em leilão terão impacto no valor das receitas das vendas em leilão disponíveis para combater as alterações climáticas, bem como nos elementos distributivos.

Para que a aviação possa contribuir para os objetivos do Acordo de Paris, devem também ser tomadas medidas mais abrangentes a nível mundial. A UE apoiou o CORSIA da OACI e está a promover a participação e aplicação adequadas do regime junto de outras partes. A revisão do CELE no que respeita ao setor da aviação deve assegurar que o CORSIA é adequadamente aplicado por via do CELE, sendo que a aplicação do CORSIA deve garantir a igualdade de tratamento entre companhias aéreas. Simultaneamente, qualquer alteração da Diretiva CELE tem de ser coerente com a ambição da UE de alcançar a neutralidade climática até 2050, com o compromisso de redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível da economia da UE para 2030 e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União.

Desde 2012, foi atribuído ao setor da aviação um elevado número de licenças de emissão a título gratuito. Na Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu[70], foi prenunciada uma proposta de redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito ao setor da aviação. O mesmo é reiterado na Comunicação «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030». Uma vez que a atribuição a título gratuito constitui uma derrogação do princípio do poluidor-pagador, o método por defeito de atribuição de licenças no CELE é a venda em leilão. A análise subjacente sugere igualmente que um aumento da venda em leilão no setor da aviação comporta um risco reduzido de fuga de carbono e um impacto muito limitado nos preços no consumidor.

As principais alterações jurídicas são as seguintes:

1) Consolidar a quantidade total de licenças de emissão atribuídas ao setor da aviação nos níveis atuais e aplicar o fator de redução linear em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva CELE;

2) Aumentar a venda em leilão de licenças de emissão no setor da aviação;

3) Prosseguir a aplicação do CELE na União Europeia, aplicando simultaneamente o CORSIA, conforme adequado, aos voos extra-UE;

4) Assegurar a igualdade de tratamento das companhias aéreas nas mesmas rotas no que diz respeito às suas obrigações com impacto económico.

Paralelamente a estas alterações da Diretiva CELE, é apresentada uma proposta separada que introduz a obrigação de os Estados-Membros notificarem às companhias aéreas com base na UE um valor nulo de compensação a efetuar no âmbito do CORSIA relativamente a 2021. Esta proposta separada diz respeito a aspetos relacionados com o CORSIA que deverão estar em vigor até novembro de 2022, para que a notificação da compensação zero adicional seja efetuada até essa data.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O pacote Objetivo 55 representa um grande passo na revisão da legislação da União, a fim de a alinhar com a ambição reforçada da UE em matéria de clima. Todas as iniciativas do pacote são indissociáveis e a forma como cada uma é elaborada afeta as restantes.

Embora o mandato político para reforçar as disposições do CELE aplicáveis ao setor da aviação esteja bem definido, está a ser analisado em conjunto com outras iniciativas relacionadas e pertinentes, tais como a revisão da Diretiva Tributação da Energia e da Diretiva Energias Renováveis, bem como a iniciativa ReFuelEU, que estão a ser avaliadas separadamente, tendo em devida conta a dimensão e os impactos do CELE.

Tal como indicado no Pacto Ecológico Europeu, a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas exige uma combinação de instrumentos políticos, visto não existir uma solução única para descarbonizar o setor. Por conseguinte, a revisão do CELE no respeitante ao setor da aviação está integrada num «cabaz de medidas» que inclui medidas baseadas no mercado, como o CELE e o CORSIA, o estímulo à produção e utilização de combustíveis de aviação sustentáveis, melhorias da tecnologia das aeronaves e melhorias operacionais, por exemplo, por meio da iniciativa do Céu Único Europeu.

- **Coerência com outras políticas da União**

Todas as ações e políticas da UE devem ser coerentes com as propostas do pacote Objetivo 55 e ajudar a UE a alcançar a meta reforçada para 2030 e a conseguir uma transição bem-sucedida e equitativa para a neutralidade climática em 2050, tal como referido pela Comissão na Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu.

Assim, a presente iniciativa está interligada com muitas outras políticas setoriais, nomeadamente as políticas externas da União, por exemplo por via do incentivo da UE à aplicação do CORSIA pelos países parceiros, e de apoio para ajudar a garantir a igualdade de tratamento das companhias aéreas. A Comissão anunciou que irá melhorar a forma como as suas orientações para legislar melhor e os instrumentos de apoio abordam as questões da sustentabilidade e da inovação, com o objetivo de que todas as iniciativas da UE sejam compatíveis com o juramento ecológico de «não prejudicar». A presente iniciativa é também coerente com a política de investigação e inovação da UE e reforçará as sinergias entre os programas de implantação da UE, em especial o Fundo de Inovação e os programas-quadro de investigação e inovação da UE, por meio do incentivo à adoção e implantação de soluções hipocarbónicas inovadoras.

A avaliação de impacto que acompanha o Plano para atingir a Meta Climática em 2030 examinou cuidadosamente a possibilidade de reforçar e expandir o comércio de licenças de emissão como um dos instrumentos para alcançar reduções das emissões de gases com efeito de estufa a nível da UE.

A coerência com outras políticas da União é igualmente assegurada pela coerência das avaliações de impacto do CELE com as avaliações efetuadas para o restante quadro relativo ao clima, à energia e aos transportes para 2030, bem como com outras medidas apresentadas no âmbito do cabaz de medidas destinado a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da Diretiva 2003/87/CE (Diretiva CELE), bem como de toda a legislação subsequente que a altere e da restante legislação que regula as emissões de GEE, é o artigo 192.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Esta deve continuar a ser a base jurídica de qualquer nova legislação relativa aos impactos climáticos da aviação, uma vez que o principal objetivo da medida é proteger o ambiente graças à redução das emissões de GEE.

• Subsidiariedade

A Diretiva CELE é um instrumento político da UE já em vigor. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade enunciado no artigo 5.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, os objetivos de uma proposta que altere o referido instrumento só podem ser conseguidos por intermédio de legislação a nível da UE.

É necessário adotar um ato jurídico da UE para que os Estados-Membros apliquem o CORSIA, conforme adequado, aos voos abrangidos pelo âmbito geográfico definido no anexo I da Diretiva 2003/87/CE, ou seja, voos com origem em aeroportos do EEE e com destino a outros aeroportos do EEE ou de países terceiros e voos com destino a aeroportos do EEE provenientes de países terceiros.

A atuação a nível da UE e, sempre que possível, a nível mundial, é mais eficaz do que a ação a nível de cada Estado-Membro, devido aos efeitos transfronteiras das alterações climáticas e à natureza amplamente transnacional da aviação. A atuação a nível da UE permitirá atingir de forma mais eficaz as metas climáticas internas e internacionais da UE e assegurar a aplicação harmonizada e adequada do CORSIA no que respeita à UE.

• Proporcionalidade

A presente proposta respeita o princípio da proporcionalidade, uma vez que não excede o necessário para atingir os objetivos de cumprir a meta de redução das emissões de gases com efeito de estufa da UE para o período entre 2021 e 2030 de uma forma eficaz em termos de custos, assegurando, ao mesmo tempo, a equidade, a integridade ambiental, o bom funcionamento do mercado interno e a aplicação do CORSIA.

O Conselho Europeu aprovou uma redução global das emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. A presente proposta abrange grande parte dessas emissões de gases com efeito de estufa e revê a diretiva a fim de alcançar este objetivo.

• Escolha do instrumento

Uma diretiva de alteração constitui a melhor forma de alcançar os objetivos da presente proposta. Este é o instrumento jurídico mais adequado para introduzir alterações na atual Diretiva 2003/87/CE, ou Diretiva CELE. Uma diretiva exige que os Estados-Membros alcancem os objetivos e introduzam as medidas nos seus sistemas legislativos materiais e processuais. Os Estados-Membros devem assegurar que as disposições nacionais de transposição não prejudicam a inovação e são tecnologicamente neutras.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

O artigo 28.º-B, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE incumbe a Comissão de apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o CORSIA, no qual examine o nível de ambição e a integridade ambiental deste regime, incluindo a sua ambição geral em relação às metas do Acordo de Paris, ao nível de participação, à sua aplicabilidade, à transparência, às sanções por incumprimento, aos procedimentos para a participação do público, à qualidade dos créditos de compensação, à monitorização, comunicação de informações e verificação das emissões, aos registos, à responsabilização bem como às regras sobre a utilização de biocombustíveis. À luz do que precede, deve ser apresentada uma proposta de alteração do direito da União para aplicar o CORSIA conforme adequado.

Além disso, o artigo 28.º-B, n.º 2, da Diretiva 2003/87/CE determina que o relatório da Comissão pondere a necessidade de rever as disposições adotadas nos termos do artigo 28.º-C, n.º 2. O artigo 28.º-B, n.º 3, da Diretiva CELE prevê que a Comissão acompanhe o relatório «*se adequado, de propostas com vista a alterar, suprimir, prorrogar ou substituir*» as derrogações previstas no artigo 28.º-A (que limitam o âmbito do CELE a voos intra-EEE entre 2017 e 2023), «*de forma consentânea com o compromisso de redução das emissões de gases com efeito de estufa para 2030 a nível de toda a economia da União com o objetivo de assegurar a plena integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União*».

O relatório está incluído na avaliação de impacto que acompanha a presente proposta e baseia-se num estudo intitulado *Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive* [não traduzido para português][7].

O artigo 3.º-D, n.º 2, da Diretiva CELE incumbe a Comissão de realizar «*um estudo sobre a capacidade do setor da aviação de repercutir os custos de CO_2 junto dos seus clientes, no que diz respeito ao RCLE-UE* [CELE] *e à medida baseada no mercado mundial elaborada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)* […] *em comparação com os setores industrial e da energia, tendo em vista apresentar uma proposta para aumentar a percentagem de licenças vendidas em leilão nos termos da revisão referida no artigo 28.º-B, n.º 2.*»

O estudo está incluído na avaliação de impacto relativa à revisão do sistema de comércio de licenças de emissão da UE no respeitante ao setor da aviação e baseia-se no referido relatório *Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive*.

- **Consultas das partes interessadas**

As partes interessadas foram consultadas no âmbito da avaliação de impacto inicial entre 3 de julho e 28 de agosto de 2020. No total, 54 entidades apresentaram observações. Entre os respondentes, os Estados-Membros da UE apoiaram a coexistência do CELE e do CORSIA. Os países terceiros manifestaram preocupação quanto à sobreposição entre o CELE e o CORSIA, à aplicação parcial do CORSIA, ao tratamento das transportadoras aéreas de países terceiros e à exclusividade do CORSIA. No que diz respeito às opções de aplicação do CORSIA, a grande maioria das ONG manifestou preferência pela aplicação exclusiva do

[7] SWD [ligação a incluir aquando da adoção].

CELE [C0WIDE], pela manutenção, no mínimo, do atual âmbito [C1BASE], ou por opções híbridas. Apoiaram igualmente a aplicação imediata da venda em leilão de todas as licenças de emissão.

A maioria das empresas e associações empresariais preferiu a opção política UNICAMENTE CORSIA [C2CONLY]. No que diz respeito à venda em leilão, a maioria das empresas e associações empresariais preferiu a manutenção da situação atual ou a redução lenta, bem como a utilização das receitas pelo setor da aviação. Os cidadãos da UE que responderam mostraram-se a favor de uma maior ambição do setor em matéria de clima.

A consulta pública aberta às partes interessadas realizou-se entre 1 de outubro de 2020 e 14 de janeiro de 2021, tendo sido recebidas 81 respostas. Na consulta pública, 91 % dos respondentes concordaram que o setor da aviação deve contribuir mais para a ação climática. Dos inquiridos, 88 % consideraram que as medidas baseadas no mercado podem ser eficazes para combater as emissões da aviação em consonância com os objetivos no domínio do clima. Além disso, 82 % concordaram que as medidas baseadas no mercado devem ser combinadas com outras políticas, como o apoio a tecnologias de aviação inovadoras, melhorias operacionais, tributação e a produção e utilização de combustíveis de aviação sustentáveis.

Quanto às opções de aplicação do CORSIA, as opiniões divergiram tanto entre os grupos de partes interessadas como dentro de cada grupo. As associações empresariais deram preferência às opções UNICAMENTE CORSIA e COMBINAÇÃO [C4MIX], com 33 % de respostas para cada opção. As opções menos votadas foram a aplicação exclusiva do CELE e a COMBINAÇÃO-A [C5MIX2], com 33 % de respostas para cada opção. No caso das autoridades públicas, 30 % preferiram a opção UNICAMENTE CORSIA, enquanto 40 % consideraram esta opção como a menos preferida. Quanto às ONG, a aplicação exclusiva do CELE foi a opção mais votada, com 89 % de respostas, tendo a opção UNICAMENTE CORSIA recolhido o menor número de votos, com 44 % de respostas.

No que respeita ao aumento da quota de licenças da aviação a vender em leilão, as partes interessadas preferiram maioritariamente a opção de abandono imediato da atribuição de licenças a título gratuito, tendo indicado a manutenção da situação atual como a opção menos preferida. As opiniões dos respondentes dividiram-se claramente entre as diferentes opções de aumento da quota estabelecida para venda em leilão. As associações empresariais manifestaram preferência pela manutenção da situação atual, com uma percentagem de 53 %, e indicaram a opção de abandono imediato da atribuição de licenças a título gratuito como a menos preferida (74 %). As ONG preferiam o abandono imediato da atribuição de licenças a título gratuito, com uma percentagem de 56 %, tendo 63 % indicado a manutenção da situação atual como a opção que menos preferem. Entre as autoridades públicas, 60 % preferiram a opção de abandono lento da atribuição de licenças a título gratuito.

A grande maioria das partes interessadas considerou que o aumento da quota a vender em leilão poderá aumentar o custo dos voos, embora a maioria também tenha concordado que esta medida contribuiria para a atenuação das alterações climáticas.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto analisou as várias opções pelas quais uma revisão do CELE no respeitante ao setor da aviação poderia contribuir de forma eficaz e eficiente para o cumprimento da meta atualizada no contexto mais abrangente do pacote Objetivo 55. A avaliação de impacto examinou diferentes opções para a aplicação do CORSIA no âmbito do CELE e para o aumento da quota a vender em leilão.

As opções para a aplicação do CORSIA diferem consoante o atual âmbito do CELE seja mantido, reduzido ou alargado. A comparação das opções mostra que, embora os incentivos decorrentes dos preços do CELE sejam consideravelmente mais significativos do que o preço das unidades elegíveis para efeitos de compensação do CORSIA, o impacto ambiental geral a nível mundial em todas as opções políticas é reduzido devido ao âmbito geográfico limitado do CELE. No entanto, existem diferenças significativas entre as opções no que diz respeito à contribuição para a meta de redução das emissões da UE. Existem também diferenças consideráveis em termos das receitas resultantes das diferentes combinações de opções políticas, uma vez que o CORSIA, dada a sua conceção, não gera quaisquer receitas públicas provenientes das companhias aéreas. A opção preferida consiste em manter o atual âmbito do CELE (voos intra-EEE, incluindo voos com destino à Suíça e ao Reino Unido) e introduzir disposições adequadas relacionadas com o CORSIA aplicáveis a voos atualmente não abrangidos pelo CELE (voos com origem ou destino em países terceiros e voos entre dois países terceiros operados por companhias aéreas estabelecidas na UE).

As opções de aumento da quota de licenças de emissão a atribuir ao setor da aviação por venda em leilão diferem em termos do ritmo desse aumento. A comparação das opções analisadas aduziu argumentos sólidos a favor da transição para a venda integral em leilão a partir da data de entrada em vigor da legislação revista. Embora a atribuição de licenças de emissão a título gratuito se tenha destinado, sobretudo, a fazer face aos potenciais impactos negativos na competitividade e à fuga de carbono, constitui, de facto, uma derrogação do princípio do poluidor-pagador. A análise sugere que o aumento da quota a vender em leilão comporta um risco reduzido de fuga de carbono. A transição para a venda integral em leilão implica a estabilização do limite máximo para a aviação nos níveis atuais, uma vez que a venda em leilão corresponde atualmente a uma percentagem fixa das licenças atribuídas a título gratuito. Deste modo, seria mantido o atual nível de integridade ambiental previsto no limite máximo para a aviação, o qual seria sujeito ao fator de redução linear, tal como já exigido pelos colegisladores e como sucede com todos os outros operadores abrangidos pelo CELE. O abandono da atribuição de licenças de emissão a título gratuito no âmbito do CELE reforçaria a sua integridade ambiental. A opção preferida é o aumento da quota a vender em leilão a partir da entrada em vigor da alteração.

- **Direitos fundamentais**

A presente proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, designadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Contribui, em especial, para o objetivo de atingir um elevado nível de proteção ambiental, em conformidade com o princípio do desenvolvimento sustentável consagrado no artigo 37.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Ao abrigo das atuais regras do CELE, a maior parte das receitas das vendas em leilão reverte para os Estados-Membros, pelo que se regista um impacto positivo nos orçamentos nacionais. A Comissão apresentará ajustamentos do quadro orçamental da UE no âmbito do próximo pacote relativo aos recursos próprios, que incluirá uma proposta de alteração do quadro financeiro plurianual.

No tocante ao atual âmbito do CELE, não existem impactos administrativos adicionais nas administrações nacionais. Os impactos da aplicação do CORSIA podem ser limitados pelo recurso às mesmas infraestruturas.

As escolhas relativas ao desenvolvimento e à contratação de tecnologias de informação serão sujeitas à aprovação prévia do Conselho de Tecnologias da Informação e Cibersegurança da Comissão Europeia.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 3.º-C, n.os 1 a 3, é alterado a fim de consolidar a quantidade total de licenças de emissão para a aviação em termos de atribuição/venda em leilão para voos intraeuropeus e voos com origem em aeroportos do EEE com destino à Suíça e ao Reino Unido. A atribuição para 2024 basear-se-á na atribuição total a operadores de aeronaves ativos em 2023, ajustada pelo fator de redução linear especificado na Diretiva CELE. A quantidade de licenças atribuídas será aumentada para o nível de atribuição que se verificaria se as rotas entre regiões ultraperiféricas e outros estados que não o Estado-Membro onde se localiza a região ultraperiférica tivessem sido abrangidas pelo CELE em 2023. A derrogação temporária das obrigações do CELE para estas rotas expira em 31 de dezembro de 2023. O limite máximo aumentado será ajustado pelo fator de redução linear, tal como especificado na Diretiva CELE.

É proposta uma derrogação temporária do CELE para as emissões provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro.

O artigo 3.º-D, n.º 1, é substituído para definir o aumento da quota de licenças de emissão para a aviação a vender em leilão a partir do ano seguinte à entrada em vigor da alteração. A alteração visa a transição para a venda integral em leilão a partir de 2027.

O artigo 3.º-D, n.º 2, é suprimido por estar obsoleto.

O artigo 3.º-D, n.º 3, primeiro período, é alterado para refletir o facto de os atos delegados a adotar a fim de completar a presente diretiva no respeitante às disposições pormenorizadas aplicáveis à venda em leilão, pelos Estados-Membros, de licenças de emissão da aviação deverem incluir as modalidades de transferência de uma parte das receitas para o orçamento da União.

O artigo 3.º-D, n.º 4, é substituído para refletir uma recomendação mais firme no sentido de os Estados-Membros utilizarem as receitas das vendas em leilão no âmbito do CELE para combaterem as alterações climáticas e de que uma parte dessas receitas seja atribuída ao orçamento da União nos termos da Decisão (UE, Euratom) 2020/2053 relativa ao sistema de recursos próprios.

Os artigos 3.º-E e 3.º-F são suprimidos, uma vez que as regras de atribuição de licenças de emissão a título gratuito aos operadores de aeronaves deixarão de ser necessárias após a transição para a venda integral em leilão.

O artigo 11.º-A, n.os 1 a 4, é substituído para permitir que as companhias aéreas estabelecidas na UE utilizem créditos internacionais adequados para efeitos de conformidade dos voos com origem ou destino em países terceiros que aplicam o CORSIA. A fim de assegurar que a aplicação do CORSIA pela UE apoia os objetivos do Acordo de Paris e incentiva uma ampla participação no CORSIA, devem ser cumpridas as seguintes condições: os créditos de

conformidade provêm de estados que são partes no Acordo de Paris e que participam no CORSIA, sendo evitada a dupla contabilização de créditos.

Ao artigo 11.º-A, é aditado um novo n.º 8, que habilita a Comissão a adotar um ato de execução que especifique os créditos que o Conselho da OACI considere aceitáveis para efeitos de conformidade no âmbito do CORSIA.

Ao artigo 12.º, é aditado um novo n.º 6, que aplica o CORSIA a companhias da UE no atinente a voos com origem, destino e externos ao Espaço Económico Europeu, Suíça e Reino Unido. As obrigações de devolução das companhias aéreas relativas a estes voos são reduzidas, passando da quantidade total de emissões para a sua quota-parte das emissões coletivas da aviação, de acordo com a base de referência do CORSIA.

Ao artigo 25.º-A, são aditados os novos n.os 3 a 9.

A Comissão fica habilitada a adotar e manter um ato de execução que enumere os Estados (exceto os do EEE, a Suíça e o Reino Unido) que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos do direito da União.

A verificação da conformidade das companhias aéreas estabelecidas fora da UE com o CORSIA deve caber exclusivamente ao país de origem dessas companhias aéreas. Por conseguinte, a aplicação do CORSIA a voos extraeuropeus significa que as companhias aéreas não estabelecidas na UE estão isentas das obrigações do CELE relativamente a voos entre a Europa e países terceiros que estão a aplicar o CORSIA.

A fim de assegurar a igualdade de tratamento das rotas, os voos com origem e destino em países que não aplicam o CORSIA devem estar isentos das obrigações do CELE ou do CORSIA.

Os voos com origem ou destino na maioria dos países menos desenvolvidos e dos pequenos estados insulares em desenvolvimento que não apliquem o CORSIA seriam isentados das obrigações do CELE ou do CORSIA sem data de termo para a isenção.

A Comissão deve ficar habilitada a adotar um ato de execução que isente as companhias aéreas estabelecidas na UE dos requisitos de devolução no que respeita às emissões provenientes de voos afetados por uma distorção significativa da concorrência prejudicial para as companhias aéreas estabelecidas na UE devido a uma aplicação ou cumprimento menos rigoroso do CORSIA no país terceiro. A distorção da concorrência pode ser causada por uma abordagem menos rigorosa em termos dos créditos de compensação admissíveis ou das disposições relativas à dupla contabilização.

2021/0207 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor 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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[3] criou um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a fim de promover a redução destas emissões em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e que sejam economicamente eficientes. As atividades da aviação foram incluídas no sistema de comércio de licenças de emissão da UE pela Diretiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[4].

(2) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), entrou em vigor em novembro de 2016 (a seguir designado por «Acordo de Paris»)[5]. As partes no Acordo de Paris acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais. A fim de

---

1 JO C de , p. .

2 JO C de , p. .

3 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).

4 Diretiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, que altera a Diretiva 2003/87/CE de modo a incluir as atividades da aviação no regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade (JO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

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

alcançar os objetivos do Acordo de Paris, todos os setores da economia têm de contribuir para a redução das emissões, incluindo a aviação internacional.

(3) O Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou a Primeira Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental – Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA) (anexo 16, volume IV da Convenção de Chicago) na décima reunião da sua 214.ª sessão, realizada em 27 de junho de 2018. A União e os seus Estados-Membros continuam a apoiar o CORSIA e estão empenhados em aplicá-lo desde o início da fase-piloto (2021-2023)[6].

(4) Em conformidade com a Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho[7], os Estados-Membros notificaram o Secretariado da OACI das diferenças entre o CORSIA e o CELE. O objetivo era preservar o acervo da União e o futuro espaço político, bem como o nível de ambição da União em matéria de clima e o papel exclusivo do Parlamento Europeu e do Conselho na decisão sobre o teor da legislação da União. Na sequência da adoção da presente alteração da Diretiva 2003/87/CE, a notificação das diferenças entre o CORSIA e o CELE ao Secretariado da OACI deve ser atualizada de maneira que reflita as revisões do direito da União.

(5) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019[8].

(6) A União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990, no âmbito do compromisso de redução atualizado determinado a nível nacional para a União e para os seus Estados-Membros, que foi comunicado ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020[9].

(7) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho[10], o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55% em relação aos níveis de 1990.

---

6 Decisão (UE) 2020/954 do Conselho, de 25 junho de 2020, relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à notificação da participação voluntária no regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA), a partir de 1 de janeiro de 2021, e à opção selecionada para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período 2021-2023 (JO L 212 de 3.7.2020, p. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 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).

(8) A presente alteração da Diretiva 2003/87/CE visa a aplicação, no setor da aviação, das contribuições da União para os objetivos do Acordo de Paris e do quadro regulamentar para alcançar a meta climática vinculativa da União para 2030 de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990, estabelecida no Regulamento (UE) 2021/XXX.

(9) A aviação deve contribuir para os esforços de redução das emissões necessários para alcançar a meta climática da União para 2030. Por conseguinte, a quantidade total de licenças de emissão atribuídas a atividades de aviação deve ser consolidada e sujeita ao fator de redução linear.

(10) A consecução da ambição reforçada em matéria de clima exigirá a canalização do maior número possível de recursos para a transição climática. Consequentemente, todas as receitas das vendas em leilão que não forem atribuídas ao orçamento da União devem ser utilizadas para fins relacionados com o clima.

(11) Em conformidade com o artigo 28.º-B, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, a União avalia o CORSIA da OACI e aplica-o conforme adequado e de forma consentânea com o compromisso de redução das emissões estabelecido para 2030 a nível de toda a economia da União.

(12) A quantidade total de licenças de emissão para atividades de aviação deve ser consolidada ao nível da atribuição a voos com origem num aeródromo situado no EEE ou com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido. A atribuição para 2024 deve basear-se na atribuição total aos operadores de aeronaves ativos em 2023, ajustada pelo fator de redução linear especificado no artigo 9.º da Diretiva 2003/87/CE. O nível de atribuição deve ser aumentado para ter em conta as rotas não abrangidas pelo CELE em 2023, mas que passarão a ser abrangidas pelo CELE de 2024 em diante.

(13) O aumento da venda em leilão a partir do ano seguinte à entrada em vigor da presente alteração da Diretiva 2003/87/CE deve constituir a regra para a atribuição de licenças de emissão no setor da aviação, tendo em conta a capacidade do setor para repercutir junto dos seus clientes os custos acrescidos do CO_2.

(14) A Diretiva 2003/87/CE deve igualmente ser alterada no respeitante às unidades aceitáveis para efeitos de conformidade, de maneira que tenha em conta os critérios de admissibilidade de unidades de emissão adotados pelo Conselho da OACI na sua 216.ª sessão, em março de 2019, como elemento essencial do CORSIA. As companhias aéreas estabelecidas na União devem poder utilizar créditos internacionais para efeitos de conformidade dos voos com origem ou destino em países terceiros que se considere estarem a participar no CORSIA. Para assegurar que a aplicação do CORSIA pela União apoia os objetivos do Acordo de Paris e incentiva uma ampla participação no CORSIA, os créditos devem provir de Estados que são partes no Acordo de Paris e que participam no CORSIA, devendo ser evitada a dupla contabilização de créditos.

(15) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de créditos internacionais em conformidade com o artigo 11.º-A da Diretiva 2003/87/CE, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para adotar uma lista dos créditos que o Conselho da OACI considerou aceitáveis para efeitos de conformidade no âmbito do CORSIA e que preenchem as condições de admissibilidade acima referidas. Essas

competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[11].

(16) Tendo em vista garantir a adoção das disposições necessárias para a autorização pelas partes participantes e de ajustamentos atempados à comunicação de emissões antropogénicas por fontes e remoções por sumidouros abrangidas pelas contribuições das partes participantes determinadas a nível nacional, bem como para evitar a dupla contabilização e um aumento líquido das emissões globais, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para estabelecer requisitos pormenorizados para essas disposições. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[12].

(17) No que respeita à aplicação do CORSIA a voos que não tenham origem num aeródromo situado no EEE nem destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido, as obrigações de devolução impostas aos operadores de aeronaves estabelecidos na União que operam esses voos devem ser reduzidas. As obrigações de devolução dos operadores de aeronaves relativas a estes voos devem ser reduzidas para a sua quota-parte das emissões coletivas da aviação internacional acima dos níveis coletivos de 2019, no que diz respeito às emissões durante o período 2021-2023, e acima dos níveis coletivos de 2019-2020, para os anos subsequentes de aplicação do CORSIA.

(18) A fim de assegurar condições uniformes para a identificação dos países que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos da Diretiva 2003/87/CE, nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, da referida diretiva, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para adotar e manter a lista de Estados, com exceção dos países do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a participar no CORSIA para efeitos do direito da União. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(19) Uma vez que a aplicação e o cumprimento do CORSIA por operadores de aeronaves estabelecidos fora da União incumbem exclusivamente ao país de origem desses operadores de aeronaves, a aplicação do CORSIA a voos que não tenham origem num aeródromo situado no EEE nem destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido, significa que os operadores de aeronaves estabelecidos fora da União ficam isentos das obrigações do CELE no que respeita a esses voos.

(20) A fim de assegurar a igualdade de tratamento das rotas, os voos com origem e destino em países que não aplicam o CORSIA devem estar isentos das obrigações do CELE ou do CORSIA. No sentido de promover a plena aplicação do CORSIA a partir de 2027, a isenção deve aplicar-se apenas às emissões até 31 de dezembro de 2026.

(21) Os voos com origem ou destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos Estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, que não apliquem o CORSIA, exceto os Estados cujo PIB *per capita* seja igual ou superior

---

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

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

à média da União, devem ser isentados das obrigações do CELE ou do CORSIA, sem data de termo para a isenção.

(22) A fim de garantir condições uniformes para a isenção dos operadores de aeronaves dos requisitos de devolução estabelecidos no artigo 12.º, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE no que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino em países que aplicam o CORSIA de forma menos rigorosa na sua legislação nacional, ou que não aplicam as disposições do CORSIA de forma equitativa a todos os operadores de aeronaves, nos termos do artigo 25.º-A, n.º 7, da referida diretiva, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para isentar as companhias aéreas estabelecidas na União dos requisitos de devolução no que respeita às emissões provenientes de voos afetados por uma distorção significativa da concorrência prejudicial para as companhias aéreas estabelecidas na União devido a uma aplicação ou cumprimento menos rigoroso do CORSIA no país terceiro. A distorção da concorrência pode ser causada por uma abordagem menos rigorosa em termos dos créditos de compensação admissíveis ou das disposições relativas à dupla contabilização. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(23) A fim de assegurar condições uniformes para o estabelecimento de condições de concorrência equitativas para as rotas entre dois países diferentes que aplicam o CORSIA, sempre que esses países autorizem os operadores de aeronaves a utilizar unidades diferentes das constantes da lista adotada nos termos do artigo 11.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE, nos termos do artigo 25.º-A, n.º 8, da referida diretiva, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para autorizar os operadores de aeronaves estabelecidos num Estado-Membro a utilizar outros tipos de unidades além dos constantes da lista adotada nos termos do artigo 11.º-A, n.º 8, ou para os isentar do cumprimento das condições previstas no artigo 11.º-A, n.ºs 2 e 3. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(24) A fim de assegurar condições de concorrência equitativas para as rotas entre dois países terceiros que aplicam o CORSIA, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à aceitação de outros créditos nessas rotas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[13]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(25) Deve ser dada especial atenção à promoção da acessibilidade das regiões ultraperiféricas da União. Por conseguinte, é proposta uma derrogação temporária do CELE para as emissões provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro.

[13] JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(26) A adoção de uma abordagem abrangente em matéria de inovação é importante para alcançar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e para a competitividade da indústria europeia. Este aspeto é particularmente significativo para setores de difícil descarbonização como a aviação e o transporte marítimo, em que é necessário combinar melhorias operacionais, combustíveis alternativos com impacto neutro no clima e soluções tecnológicas. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar que as disposições nacionais de transposição não prejudicam a inovação e são tecnologicamente neutras. A nível da UE, os esforços de investigação e inovação necessários são apoiados, entre outros, pelo Programa-Quadro Horizonte Europa, que inclui um financiamento significativo e novos instrumentos para os setores abrangidos pelo CELE.

(27) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da mesma, ser mais bem alcançados a nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.

(28) A Diretiva 2003/87/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

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

a) O n.º 2 é suprimido;

b) São aditados os seguintes n.os 5, 6 e 7:

«5. A Comissão determina a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves para o ano de 2024 com base no número total de licenças de emissão atribuídas aos operadores de aeronaves que tenham exercido atividades de aviação abrangidas pelo anexo I em 2023, ajustadas pelo fator de redução linear especificado no artigo 9.º, e publica essa quantidade, assim como a quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito em 2024 se as regras de atribuição de licenças a título gratuito não fossem atualizadas.

6. No que respeita a voos com origem num aeródromo situado no EEE e com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido não abrangidos pelo CELE em 2023, a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves é aumentada em consonância com os níveis de atribuição, incluindo a atribuição a título gratuito e a venda em leilão, que se verificariam caso estivessem abrangidos pelo CELE nesse ano, e ajustada pelo fator de redução linear especificado no artigo 9.º.

7. Em derrogação do artigo 12.º, n.º 2-A, do artigo 14.º, n.º 3, e do artigo 16.º, os Estados-Membros devem considerar cumpridos os requisitos estabelecidos nessas disposições e não tomar medidas contra os operadores de aeronaves, no que respeita às emissões provenientes de voos, realizados até 2030, entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro fora dessa região ultraperiférica.»;

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

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

«1. Em 2024, é vendida em leilão 25 % da quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito conforme os valores publicados nos termos do artigo 3.º-C.»;

b) São aditados os seguintes n.os 1-A, 1-B, 1-C e 1-D:

«1-A. Em 2025, é vendida em leilão 50 % da quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito nesse ano, calculada com base nos valores publicados nos termos do artigo 3.º-C.

1-B. Em 2026, é vendida em leilão 75 % da quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito nesse ano, calculada com base nos valores publicados nos termos do artigo 3.º-C.

1-C. A partir de 1 de janeiro de 2027, é vendida em leilão a quantidade total de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito nesse ano.

1-D. As licenças de emissão atribuídas a título gratuito a operadores de aeronaves são atribuídas proporcionalmente à quota-parte desses operadores nas emissões verificadas das atividades de aviação comunicadas em 2023. Este cálculo tem igualmente em conta as emissões verificadas das atividades de aviação comunicadas em relação a voos abrangidos pelo CELE apenas a partir de 1 de janeiro de 2023.»;

c) O n.º 2 é suprimido;

d) O primeiro período do n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar a presente diretiva no respeitante às disposições pormenorizadas aplicáveis à venda em leilão, pelos Estados-Membros, de licenças de emissão da aviação em conformidade com os n.os 1, 1-A, 1-B, 1-C e 1-D do presente artigo, incluindo as modalidades de transferência de uma parte das receitas dessa venda em leilão para o orçamento geral da União.»;

e) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas com a venda em leilão de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo, com exceção das receitas estabelecidas como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do Tratado e inscritas no orçamento geral da União. Os Estados-Membros devem utilizar as receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3.»;

3) São suprimidos os artigos 3.º-E e 3.º-F;

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

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

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

a) Os n.os 1 a 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo do disposto nos n.os 2 e 3 do presente artigo, os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-

Membro ou registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, devem poder utilizar as seguintes unidades para cumprirem as obrigações previstas no artigo 12.º no que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino em países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3:

a) Créditos autorizados por partes que participam no mecanismo estabelecido nos termos do artigo 6.º, n.º 4, do Acordo de Paris;

b) Créditos autorizados por partes que participam em programas de emissão de créditos considerados admissíveis pelo Conselho da OACI e identificados no ato de execução adotado nos termos do n.º 8;

c) Créditos autorizados por acordos entre as partes nos termos do n.º 5;

d) Créditos emitidos no âmbito de projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A.

2. As unidades referidas no n.º 1, alíneas a) e b), podem ser utilizadas se preencherem as seguintes condições:

a) Têm origem num país que seja parte no Acordo de Paris no momento da utilização;

b) Têm origem num país enumerado no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, como participante no Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA). Esta condição não se aplica às emissões anteriores a 2027, nem aos países menos desenvolvidos e aos pequenos estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, com exceção dos países cujo PIB *per capita* seja igual ou superior à média da União.

3. As unidades referidas no n.º 1, alíneas a), b) e c), podem ser utilizadas se estiverem em vigor disposições necessárias para a autorização pelas partes participantes, para ajustamentos atempados à comunicação de emissões antropogénicas por fontes e remoções por sumidouros abrangidas pelas contribuições das partes participantes determinadas a nível nacional, e para evitar a dupla contabilização e um aumento líquido das emissões globais.

A Comissão fica incumbida de adotar atos de execução que estabeleçam requisitos mais pormenorizados para as disposições a que se refere o primeiro parágrafo, que podem incluir requisitos em matéria de comunicação e registo, e para a enumeração dos Estados ou programas que aplicam essas disposições. As disposições devem ter em conta a flexibilidade concedida aos países menos desenvolvidos e aos pequenos estados insulares em desenvolvimento. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.»;

c) O n.º 4 é suprimido;

d) É aditado o seguinte n.º 8:

«8. A Comissão adota um ato de execução que enumera os créditos que o Conselho da OACI tenha considerado admissíveis e que preencham as condições estabelecidas nos n.os 2 e 3. A Comissão altera essa lista sempre que necessário. Esse ato de execução é adotado nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.-A, n.º 2.»;

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

a) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os Estados-Membros devem calcular anualmente, em conformidade com a metodologia estabelecida no ato delegado a que se refere o n.º 7, as compensações referentes ao ano civil anterior na aceção das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental relativas ao Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional da OACI, com exceção das aplicáveis a voos com origem num aeródromo situado no EEE e com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido, e, até 30 de novembro de cada ano, comunicar o nível de compensação aos operadores de aeronaves que preencham cumulativamente as seguintes condições:

a) Sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou estejam registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro;

b) Produzam emissões anuais de CO_2 superiores a 10 000 toneladas, provenientes da utilização de aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 5 700 kg que efetuem voos abrangidos pelo anexo I, com exceção dos voos com partida e chegada no mesmo Estado-Membro (incluindo regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro), a partir de 1 de janeiro de 2019.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea b), não são tidas em conta as emissões de CO_2 provenientes dos seguintes tipos de voos:

i) voos estatais;

ii) voos humanitários;

iii) voos médicos;

iv) voos militares;

v) voos de combate a incêndios.»;

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

«7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar a presente diretiva estabelecendo a metodologia de cálculo das responsabilidades de compensação dos operadores de aeronaves.

8. No que respeita a voos com origem ou destino em países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, ou entre tais países, os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, apenas podem anular unidades a que se refere o artigo 11.º-A no respeitante à quantidade notificada por esse Estado-Membro relativamente ao ano civil em causa. A anulação deve ser efetuada até 31 de janeiro de 2025 para as emissões no período de 2021 a 2023, até 31 de janeiro de 2028 para as emissões no período de 2024 a 2026, até 31 de janeiro de 2031 para as emissões no período de 2027 a 2029, até 31 de janeiro de 2031 para as emissões no período de 2027 a 2029, até 31 de janeiro de 2034 para as emissões no período de 2030 a 2032 e até 31 de janeiro de 2037 para as emissões no período de 2033 a 2035.»;

7) O artigo 18.º-A, n.º 3, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) A partir de 2024, pelo menos a cada dois anos, atualiza a lista para incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto realizado uma das atividades da aviação enumeradas no anexo I.»;

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

a) Os n.os 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo 3.º-D, n.º 3, no artigo 10.º, n.º 4, no artigo 10.º-A, n.os 1 e 8, no artigo 10.º-B, n.º 5, no artigo 12.º, n.º 7, terceiro parágrafo, no artigo 19.º, n.º 3, no artigo 22.º, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 24.º-A, n.º 1, no artigo 25.º-A, n.º 1, e no artigo 28.º-C é conferido à Comissão por um prazo indeterminado a contar de 8 de abril de 2018.

3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º-D, n.º 3, no artigo 10.º, n.º 4, no artigo 10.º-A, n.os 1 e 8, no artigo 10.º-B, n.º 5, no artigo 12.º, n.º 7, terceiro parágrafo, no artigo 19.º, n.º 3, no artigo 22.º, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 24.º-A, nº 1, no artigo 25.º-A, n.º 1, e no artigo 28.º-C pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.»;

b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º-D, n.º 3, do artigo 10.º, n.º 4, do artigo 10.º-A, n.os 1 e 8, do artigo 10.º-B, n.º 5, do artigo 12.º, n.º 6, terceiro parágrafo, do artigo 19.º, n.º 3, do artigo 22.º, do artigo 24.º, n.º 3, do artigo 24.º-A, nº 1, do artigo 25.º-A, n.º 1, e do artigo 28.º-C só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

9) Ao artigo 25.º-A, são aditados os seguintes n.os 3 a 9:

«3. A Comissão adota um ato de execução que enumera os países, com exceção dos países do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA para os efeitos da presente diretiva, tendo por referência o ano de 2019 para o período 2021-2023 e o período 2019-2020 para cada ano subsequente. Esse ato de execução é adotado nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.-A, n.º 2.

4. No que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino nos países enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um país ou registados num país enumerado no referido ato não são obrigados a anular unidades relativamente a essas emissões.

5. No que respeita às emissões que ocorram até 31 de dezembro de 2026, provenientes de voos entre o EEE e países não enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, com exceção dos voos para a Suíça e o Reino Unido, os operadores de aeronaves não são obrigados a anular unidades.

6. No que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, com exceção dos enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, os operadores de aeronaves não são obrigados a anular unidades.

7. Se a Comissão determinar que existe uma distorção significativa da concorrência prejudicial para os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, fica habilitada a adotar atos de execução para isentar esses operadores de aeronaves dos requisitos de devolução estabelecidos no artigo 12.º, n.º 8, no que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino nesses países. A distorção da concorrência pode ser causada pelo facto de um país terceiro aplicar o CORSIA de forma menos rigorosa na sua legislação nacional ou não aplicar as disposições do CORSIA de forma equitativa a todos os operadores de aeronaves. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

8. Se um operador de aeronaves titular de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou registado num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, operar voos entre dois países diferentes enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, incluindo voos entre a Suíça, o Reino Unido e países enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, e esses países autorizarem os operadores de aeronaves a utilizar outras unidades além das constantes da lista adotada nos termos do artigo 11.º-A, n.º 8, a Comissão fica habilitada a adotar atos de execução que autorizem esses operadores de aeronaves a utilizar outras unidades além das constantes da referida lista ou os isentem do cumprimento das condições previstas no artigo 11.º-A, n.ºs 2 e 3, no que respeita às emissões provenientes desses voos. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.»;

10) No quadro do anexo I, após o primeiro parágrafo da entrada «Aviação» da coluna «Atividades», é inserido o seguinte texto:

«Voos entre aeródromos situados em dois países diferentes enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, operados por operadores de aeronaves que preencham cumulativamente as seguintes condições:

a) Sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou estejam registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro;

b) Produzam emissões anuais de CO_2 superiores a 10 000 toneladas, provenientes da utilização de aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 5 700 kg que efetuem voos abrangidos pelo anexo I, com exceção dos voos com partida e chegada no mesmo Estado-Membro (incluindo regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro), a partir de 1 de janeiro de 2019. Para efeitos do presente ponto, não são tidas em conta as emissões provenientes dos seguintes tipos de voos: i) voos estatais; ii) voos humanitários; iii) voos médicos; iv) voos militares; v) voos de combate a incêndios.».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 31 de dezembro de 2023, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

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

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

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*