



Bruxelas, 12 de dezembro de 2017
(OR. en)

15640/17

**Dossiê interinstitucional:
2017/0017 (COD)**

**CODEC 2057
CLIMA 348
ENV 1059
AVIATION 189
MI 949
IND 374
ENER 509
PE 103**

NOTA INFORMATIVA

de: Secretariado-Geral do Conselho
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

Assunto: Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de manter as atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021.
– Resultados da primeira leitura do Parlamento Europeu, (Estrasburgo, 11 a 14 de dezembro)

I. INTRODUÇÃO

Nos termos do disposto no artigo 294.º do TFUE e na declaração comum sobre as regras práticas do processo de codecisão¹, o Conselho, o Parlamento Europeu e a Comissão realizaram uma série de contactos informais tendo em vista chegar a acordo sobre este dossiê em primeira leitura, evitando assim a necessidade de uma segunda leitura e o recurso à conciliação.

¹ JO C 145 de 30.6.2007, p. 5.

Neste contexto, a relatora, Julie GIRLING (ECR, UK) apresentou uma alteração de compromisso (alteração 48) à proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de manter as atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021, em nome da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar. Esta alteração tinha sido acordada durante os contactos informais supramencionados.

II. VOTAÇÃO

Aquando da votação, realizada em 12 de dezembro de 2017, o plenário adotou a alteração de compromisso (alteração 48) à proposta de regulamento. O plenário aprovou também a declaração conjunta do Parlamento, do Conselho e da Comissão. A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na sua resolução legislativa constante do anexo à presente nota².

A posição do Parlamento reflete o que havia sido previamente acordado entre as instituições. O Conselho deverá, por conseguinte, estar em condições de aprovar a posição do Parlamento.

O ato será seguidamente adotado com a redação correspondente à posição do Parlamento.

² Na versão da posição do Parlamento, constante da resolução legislativa, foram assinaladas as modificações introduzidas pelas alterações à proposta da Comissão. Os aditamentos ao texto da Comissão vão assinalados *a negro e em itálico*. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (RCLE-UE): manutenção das atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e preparação da aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021 *I**

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 12 de dezembro de 2017, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de manter as atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021 [COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)]

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2017)0054),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0028/2017),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 31 de maio de 2017³,
 - Após consulta do Comité das Regiões,
 - Tendo em conta o acordo provisório aprovado pela comissão competente, nos termos do artigo 69.º-F, n.º 4, do seu Regimento, e o compromisso assumido pelo representante do Conselho, em carta de 27 de outubro de 2017, de aprovar a posição do Parlamento Europeu, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0258/2017),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue⁴;
 2. Aprova a declaração comum do Parlamento Europeu e do Conselho e da Comissão anexa à

³ JO C 288 de 31.8.2017, p. 75.

⁴ A presente posição substitui as alterações aprovadas em 13 de setembro de 2017 (Textos Aprovados, P8_TA(2017)0338).

presente resolução;

3. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
4. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 12 de dezembro de 2017 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) 2017/... do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de manter as atuais limitações ao âmbito de aplicação às atividades da aviação e de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021



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 Europeu⁵,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário⁶,

⁵ JO C 288 de 31.8.2017, p. 75.

⁶ Posição do Parlamento Europeu de 12 de dezembro de 2017.

Considerando o seguinte:

- (1) A 21.^a Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC) foi realizada em Paris de 30 de novembro a 12 de dezembro de 2015. Nessa Conferência, foi adotado um acordo internacional ("o Acordo de Paris ") que visa reforçar a resposta mundial às alterações climáticas. O Acordo de Paris estabelece, nomeadamente, uma meta a longo prazo em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura mundial bem abaixo de 2° C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para limitar o aumento da temperatura mundial a 1,5° C acima desses níveis. O Acordo de Paris foi aprovado, em nome da União, pela Decisão n.º 2016/1841 do Conselho⁷. O Acordo de Paris entrou em vigor em 4 de novembro de 2016. Com vista a atingir os objetivos fixados pelo Acordo de Paris, ***será necessário o contributo de todos os setores e*** as Partes irão preparar, comunicar e manter sucessivos Contributos Previstos Determinados a Nível Nacional (CPDNs). ***Como tal, deverão igualmente ser tomadas medidas através da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a fim de reduzir as emissões provenientes da aviação internacional.***

- (2) ***A proteção do ambiente é um dos mais importantes desafios que a União enfrenta.*** Os objetivos ambientais da União a que se refere o artigo 191.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia são a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente, a proteção da saúde das pessoas, a utilização prudente e racional dos recursos naturais, e a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente e, designadamente, a combater as alterações climáticas.

⁷ Decisão (UE) 2016/1841 do Conselho, de 5 de outubro de 2016, relativa à celebração, em nome da União Europeia, do Acordo de Paris adotado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (JO L 282 de 19.10.2016, p. 1).

- (3) O Conselho Europeu estabeleceu, nas suas conclusões de 23 e 24 de outubro de 2014, um objetivo vinculativo de redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da UE de, pelo menos, 40 % até 2030 relativamente aos níveis de 1990. O Conselho, em 6 de março de 2015, aprovou formalmente este compromisso da União e dos seus Estados-Membros, que constitui o seu CPDN no âmbito do Acordo de Paris. Nas suas conclusões de outubro de 2014, o Conselho Europeu declarou que o objetivo deveria ser atingido coletivamente pela União da forma mais eficaz possível em termos de custos, representando as reduções nos setores abrangidos e nos setores não abrangidos pelo Regime de Comércio de Licenças de Emissão na União Europeia (RCLE-UE) 43 % e 30 % até 2030, respetivamente, em comparação com 2005. Todos os setores da economia deverão contribuir para essas reduções das emissões. ***A Comissão deverá facilitar os intercâmbios entre os Estados-Membros sobre boas práticas e ensinamentos retirados no domínio da mobilidade hipocarbónica.***

(4) *Um RCLE-UE renovado e que funcione bem, com um instrumento reforçado para estabilizar o mercado, será o principal instrumento europeu para atingir o objetivo de redução de 40 %, referido nas conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014, que incluía um fator linear e a atribuição a título gratuito para além de 2020. Essas disposições deverão ser coerentes com os objetivos da União em matéria de clima e com os seus compromissos nos termos do Acordo de Paris. A fim de reforçar a segurança de planeamento no que respeita às decisões de investimento, aumentar a transparência, minimizar a fuga de carbono e tornar o sistema em geral mais simples e compreensível, a quota de leilões deverá ser expressa em termos percentuais na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸. No âmbito da informação periódica efetuada nos termos do Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, a Comissão deverá também avaliar os resultados do diálogo facilitador de 2018. As disposições da Diretiva 2003/87/CE deverão continuar a poder ser avaliadas à luz dos desenvolvimentos internacionais e dos esforços envidados para alcançar os objetivos do Acordo de Paris, incluindo o primeiro balanço mundial em 2023, e posteriores balanços mundiais de cinco em cinco anos, tendo em vista informar sucessivos CPDNs.*

⁸ 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).

⁹ Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

- (5) A União e os seus Estados-Membros têm, desde 1997, envidado esforços no sentido de fazer progressos a fim de alcançar um acordo internacional para reduzir os impactos dos gases com efeito de estufa provenientes da aviação e dispõem, desde 2008, de legislação que visa limitar os impactos das alterações climáticas decorrentes das atividades da aviação através do RCLE-UE, que funciona desde 2005. ***O Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu, no seu acórdão de 21 de dezembro de 2011¹⁰, que a inclusão das atividades da aviação no RCLE da UE nos termos da Diretiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ não viola o direito internacional.*** Para facilitar progressos no âmbito da OACI, a União adotou, por duas vezes, derrogações ao RCLE-UE por períodos determinados, a fim de limitar as obrigações de conformidade às emissões provenientes de voos entre aeródromos situados no Espaço Económico Europeu (EEE), garantindo o mesmo tratamento aos operadores de aeronaves ativos nessas rotas, independentemente do seu local de estabelecimento. A mais recente derrogação ao RCLE-UE, estabelecida pelo Regulamento (UE) n.º 421/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², limitou as obrigações de conformidade aos voos intra-EEE entre 2013 e 2016 e considerou a possibilidade de alterar, a partir de 1 de janeiro de 2017, o âmbito de aplicação do sistema no que diz respeito às atividades com origem e destino em aeródromos situados fora do EEE, na sequência da revisão prevista no referido regulamento.

¹⁰ ***Acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de dezembro de 2011, Air Transport Association of America e outros contra Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, COLET:UE:C:2011:864.***

¹¹ 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).

¹² Regulamento (UE) n.º 421/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, que altera a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade com vista à execução, até 2020, de um acordo internacional que aplique às emissões da aviação internacional uma única medida baseada no mercado global (JO L 129 de 30.4.2014, p. 1).

- (6) *O trabalho da OACI em relação a uma medida baseada no mercado aplicável às emissões provenientes da aviação internacional constitui um dos elementos do designado “pacote de medidas” destinado a alcançar o ambicioso objetivo de crescimento neutro em termos de carbono a partir de 2020 (“CNC 2020”) e deverá ser complementado por progressos na gestão do tráfego aéreo e das tecnologias de propulsão. O desenvolvimento contínuo de estratégias e programas de investigação será essencial para a inovação tecnológica e as melhorias operacionais necessárias de forma a ir para além do objetivo do CNC 2020 e, assim, a alcançar reduções absolutas das emissões setoriais.*
- (7) *Foram tomadas várias medidas a nível da União no intuito de prevenir a fragmentação do espaço aéreo europeu e, desta forma, melhorar o fluxo do tráfego aéreo e o controlo da utilização do espaço aéreo, com a conseqüente redução das emissões. Os Estados-Membros comprometeram-se novamente a aplicar o conceito de Céu Único Europeu, tendo em conta o crescimento expetável do volume do tráfego aéreo nos próximos anos. A fim de obter progressos na gestão do tráfego aéreo, é necessário acelerar a execução do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) no âmbito da Empresa Comum SESAR. Outras medidas, tais como a utilização do GNSS para a navegação por satélite, iniciativas tecnológicas conjuntas como as empresas comuns Clean Sky e Clean Sky II e os programas de investigação da União, como o Horizonte 2020 e os seus sucessores, contribuirão igualmente para melhorar a eficiência e reduzir as emissões provenientes da aviação.*

- (8) Tendo em conta a resolução adotada na 39.^a Assembleia da OACI em outubro de 2016 relativa à aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021, que visa compensar as emissões da aviação internacional superiores aos níveis de 2020, ■ está prevista para 2018 a adoção pela OACI de Normas e Práticas Recomendadas ("**SARP**") para complementar a referida resolução e permitir a aplicação do sistema global. No entanto, a sua operacionalização concreta exigirá uma ação das partes na OACI a nível nacional. Além disso, é conveniente que a OACI defina formas de governação, nomeadamente através de um sistema de registo. Nesse contexto, **por forma a promover uma certa dinâmica no seio da OACI e facilitar a operacionalização do seu sistema**, a atual derrogação às obrigações do RCLE-UE de que beneficiam os voos com origem e destino em países terceiros deverá ser prorrogada **até 31 de dezembro de 2023**. A prorrogação da derrogação deverá ser efetuada sob reserva de revisão ■ , **a fim de permitir ter em conta a experiência necessária com a aplicação** do sistema da OACI. Em resultado da prorrogação da derrogação, o número de licenças de emissão objeto de leilão e de concessão a título gratuito, incluindo a partir da reserva especial, deverá **continuar a ser** proporcional à redução da obrigação de devolução. **A partir de 1 de janeiro de 2021, o número de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves deverá ser reduzido anualmente de acordo com o fator de redução linear aplicável a todos os outros setores no RCLE-UE, sujeito a revisão tendo em vista a aplicação do sistema da OACI. Essa revisão será preparada em total conformidade com as orientações da iniciativa legislar melhor e a consulta adequada de todas as partes interessadas, incluindo os Estados-Membros. As licenças de emissão não atribuídas a partir da reserva especial deverão continuar canceladas.**

- (9) *As receitas geradas pelo leilão de licenças de emissão, ou o seu equivalente em valor financeiro, deverão ser utilizados para combater as alterações climáticas na União e em países terceiros, nomeadamente para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, para promover a adaptação aos efeitos das alterações climáticas na União e em países terceiros, em especial nos países em desenvolvimento, para financiar atividades de investigação e desenvolvimento para a atenuação e a adaptação, nomeadamente nos domínios da aeronáutica, dos transportes aéreos e dos combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação, para reduzir as emissões através da utilização de transportes com baixo teor de emissões e para cobrir os custos de gestão do RCLE-UE. Os Estados-Membros que utilizem essas receitas para cofinanciar programas de investigação e inovação deverão dar especial ênfase aos programas e às iniciativas no contexto do Nono Programa-Quadro de Investigação ("PQ9"). Garantir a transparência quanto à utilização dessas receitas geradas com o leilão das licenças de emissão nos termos da Diretiva 2003/87/CE, mediante a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 17.º do Regulamento (UE) n.º 525/2013, é essencial para cumprir os compromissos da União.*

- (10) *A integridade ambiental do RCLE-UE deverá ser protegida contra o risco de extinção das obrigações dos operadores de aeronaves e outros operadores regulados por um Estado-Membro. Por conseguinte, as licenças emitidas para esse Estado-Membro só deverão ser utilizadas caso as obrigações de devolução de licenças de emissão não estejam em risco de extinção que ponha em causa a integridade ambiental do RCLE-UE. Deverão ser concedidos à Comissão poderes para tomar as medidas necessárias para proteger a integridade ambiental do RCLE-UE. Essas medidas deverão estar em vigor até que deixem de ser necessárias em virtude de uma alteração de circunstâncias.***

- (11) Uma vez que as principais características da medida baseada no mercado global ainda não foram definidas e que a sua aplicação depende da legislação estabelecida pelos *Estados e pelas regiões participantes, a Comissão deverá comunicar periodicamente* ao Parlamento Europeu e *ao Conselho os progressos alcançados nas negociações no âmbito da OACI, em especial no que diz respeito aos instrumentos relevantes* adotados através da OACI, *incluindo as SARP*, às medidas tomadas por países terceiros para a aplicação da medida baseada no mercado global às emissões *no período 2021-2035, aos esforços para estabelecer medidas ambiciosas e vinculativas para alcançar, até 2050, o objetivo de longo prazo do setor de reduzir para metade as emissões de CO₂ da aviação relativamente aos níveis de 2005* e a outras iniciativas internacionais *e instrumentos aplicáveis relevantes, como* por exemplo, regras elaboradas no âmbito da CQNUAC e do Acordo de Paris relativas aos mercados do carbono e à contabilização do carbono. *Assim que houver clareza sobre a natureza e o conteúdo dos instrumentos da OACI e antes do início da medida baseada no mercado global da OACI, a Comissão deverá apresentar um relatório no qual* deverá ter em consideração a forma como esses instrumentos podem ser transpostos para o direito da União mediante uma revisão da *Diretiva* 2003/87/CE. A Comissão deverá, *além disso*, ter em conta as regras aplicáveis aos voos intra-EEE, *se for caso disso. Nesse relatório, a Comissão deverá refletir a necessidade de assegurar a coerência com o direito da União, nomeadamente para evitar distorções da concorrência e reduzir ao mínimo os encargos administrativos indevidos para os Estados-Membros e operadores de aeronaves.* A Comissão deverá acompanhar o seu relatório, se necessário, de uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho que permita ao setor da aviação contribuir para o cumprimento do compromisso de redução das emissões de gases com efeito de estufa para 2030 a nível de toda a economia da União.

(12) *Para preparar para a aplicação da medida baseada no mercado global da OACI, é necessário dispor de dados relevantes sobre as emissões resultantes das atividades da aviação o mais rapidamente possível. Essas emissões deverão ser monitorizadas, comunicadas e verificadas em conformidade com os mesmos princípios aplicáveis à monitorização, comunicação de informações e verificação das emissões provenientes das atividades de aviação no âmbito da Diretiva 2003/87/CE. Por conseguinte, a Comissão deverá adotar disposições de monitorização, comunicação de informações e verificação para fins de aplicação das medidas da OACI baseadas no mercado global que evitem qualquer distorção da concorrência. Essas disposições deverão ser coerentes com os princípios enunciados no regulamento referido no artigo 14.º, n.º 1, da Diretiva 2003/87/CE e deverão garantir que os relatórios de emissões apresentados são verificados em conformidade com os princípios e critérios de verificação, nos termos do artigo 15.º dessa diretiva. Essas disposições deverão ser adotadas pelo procedimento aplicável à monitorização, comunicação de informações e verificação no âmbito daquela diretiva.*

- (13) *A aviação tem igualmente um impacto no clima por meio de emissões de óxidos de azoto, de vapor de água e de partículas de sulfato e fuligem a elevadas altitudes que, de acordo com a investigação científica, poderão ter um efeito climático importante. O Painel Intergovernamental das Alterações Climáticas estimou que o impacto climático total da aviação é atualmente cerca de duas a quatro vezes superior aos efeitos provocados no passado apenas pelas suas emissões de dióxido de carbono. Enquanto não se verificarem progressos científicos, todos os impactos da aviação deverão, na medida do possível, ser tidos em conta. Na Diretiva 2008/101/CE, previa-se em 2008 uma proposta da Comissão sobre a presença de óxidos de azoto. Apesar das dificuldades técnicas e políticas inerentes, a Comissão deverá acelerar os seus trabalhos nesta matéria. Deverá igualmente ser promovida a investigação sobre a formação de rastos de condensação (também conhecidos em inglês por contrails) e a sua evolução para cirros, sobre efeitos diretos menores de aerossóis de sulfato e fuligem, e sobre medidas eficazes de atenuação, incluindo medidas operacionais e técnicas.*
- (14) Como medida de simplificação e a fim de aliviar a carga administrativa, *os operadores de aeronaves com emissões inferiores a 3 000 toneladas de CO₂ por ano dos voos intra-EEE, deverão beneficiar da utilização do instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado nos termos do Regulamento (UE) n.º 606/2010 da Comissão¹³, para a verificação das suas emissões.* Os operadores de aeronaves *não* comerciais que emitam menos de 1 000 toneladas de CO₂ por ano deverão continuar a ser considerados como conformes com os requisitos da Diretiva 2003/87/CE durante um período adicional de 10 anos, durante o qual deverão ser tomadas medidas para que, no futuro, todos os operadores contribuam para a redução das emissões.

¹³ Regulamento (UE) n.º 606/2010 da Comissão, de 9 de julho de 2010, relativo à aprovação de um instrumento simplificado desenvolvido pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) para calcular o consumo de combustível de certos operadores de aeronaves com níveis reduzidos de emissões (JO L 175 de 10.7.2010, p. 25).

- (15) *Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, prorrogar as atuais limitações do âmbito de aplicação às atividades da aviação até 31 de dezembro de 2023 e preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.*
- (16) É essencial garantir segurança jurídica aos operadores de aeronaves e às autoridades nacionais, tendo em conta o prazo de devolução de 30 de abril de 2018 fixado na Diretiva 2003/87/CE. Por conseguinte, o presente regulamento entra em vigor a partir do dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
- (17) Por conseguinte, a Diretiva 2003/87/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) *No artigo 3.º-C é aditado o seguinte número:*

“3-A. Após 31 de dezembro de 2023, a atribuição de licenças para as atividades da aviação com origem e destino em aeródromos situados em países fora do Espaço Económico Europeu (EEE) é objeto da revisão a que se refere o artigo 28.º-B.”;

2) *No artigo 3.º-D, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:*

“2. A partir de 1 de janeiro de 2013, são leiloados 15 % das licenças de emissão. A Comissão deve realizar um estudo sobre a capacidade do setor da aviação de repercutir os custos de CO₂ junto dos seus clientes, no que diz respeito ao RCLE-UE e à medida baseada no mercado mundial elaborada pela Organização da Aviação Civil Internacional (“OACI”). O estudo deve avaliar a capacidade do setor da aviação de repercutir o custo das unidades de emissão exigidas, 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, tendo em conta a análise da repercussão dos custos e tendo em conta o alinhamento com outros setores e a competitividade entre os diferentes modos de transporte.”;

3) *No artigo 3.º-D, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:*

“4. Todas as receitas geradas pelo leilão de licenças deverão ser utilizados para combater as alterações climáticas na União e nos países terceiros, nomeadamente para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, para promover a adaptação aos impactos das alterações climáticas na União e nos países terceiros, em especial nos países em desenvolvimento, para financiar atividades de investigação e desenvolvimento para a mitigação e a adaptação, nomeadamente nas áreas da aeronáutica e do transporte aéreo, para reduzir as emissões através da utilização de transportes com baixo teor de emissões e para cobrir os custos de gestão do RCLE-UE. As receitas geradas pelo leilão deverão igualmente ser utilizados no financiamento de projetos comuns, tendo em vista reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do setor da aviação, tais como a Empresa Comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) e as Iniciativas Tecnológicas Conjuntas Clean Sky bem como outras iniciativas que permitam a utilização generalizada do GNSS para capacidades interoperáveis e de navegação por satélite em todos os Estados-Membros, em especial as destinadas a melhorar infraestruturas de navegação aérea, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo. As receitas geradas pelos leilões podem ser igualmente utilizados no financiamento de contribuições para o Fundo Mundial para a Eficiência Energética e as Energias Renováveis e de medidas para evitar a desflorestação. Os Estados-Membros que utilizem essas receitas para cofinanciar programas de investigação e inovação devem dar especial ênfase aos programas e às iniciativas no contexto do Nono Programa-Quadro de Investigação (PQ9). A transparência na utilização das receitas dos leilões das licenças de emissões nos termos da presente diretiva é fundamental para apoiar os compromissos da União.”

Os Estados-Membros informam a Comissão das ações empreendidas em cumprimento do primeiro parágrafo do presente número.”

4) *No artigo 12.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:*

"3. Para o período até 31 de dezembro de 2020, os Estados-Membros devem assegurar a devolução pelo operador de cada instalação, até 30 de abril de cada ano, de um número de licenças de emissão, com exclusão das licenças de emissão concedidas ao abrigo do capítulo II, equivalente ao total das emissões provenientes dessa instalação durante o ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 15.º, e a sua consequente anulação. Para o período a partir de 1 de janeiro de 2021, os Estados-Membros devem assegurar a devolução pelo operador de cada instalação, até 30 de abril de cada ano, de um número de licenças de emissão equivalente ao total das emissões provenientes dessa instalação durante o ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 15.º, e a sua consequente anulação, sem prejuízo da revisão referida no artigo 28.º-B.”;

5) *No artigo 12.º, antes do n.º 3-A é inserido o seguinte parágrafo:*

“3-A. Se necessário, e enquanto for necessário a fim de proteger a integridade ambiental do RCLE-UE, os operadores de aeronaves e os demais operadores do RCLE-UE devem ser proibidos de utilizar as licenças emitidas por um Estado-Membro em relação aos quais existem obrigações extintas dos operadores de aeronaves e outros operadores. O ato jurídico a que se refere no artigo 19.º deve incluir as medidas necessárias nos casos a que se refere o presente parágrafo.”;

6) O artigo 28.º-A é alterado do seguinte modo:

a) *O título passa a ter a seguinte redação:*

"Derrogações aplicáveis antes da aplicação da medida baseada no mercado global da OACI";

- b) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:
- i) as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:
- "a) Todas as emissões provenientes de voos com origem ou destino em aeródromos situados em países que não pertencem ao EEE, em cada ano civil a partir de 1 de janeiro de **2013 e até 31 de dezembro de 2023**, sem prejuízo da revisão a que se refere o artigo 28.º-B;
- b) Todas as emissões provenientes de voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica na aceção do artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e um aeródromo situado noutra região do EEE em cada ano civil a partir de 1 de janeiro de **2013 e até 31 de dezembro de 2023, 31 de dezembro de 2023**, sem prejuízo da revisão a que se refere o artigo 28.º-B ■ .";
- ii) é suprimida a alínea c);

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

“2. Não obstante o disposto nos artigos 3.º-E e 3.º-F, deve ser emitido, a cada ano, aos operadores de aeronaves *que beneficiem das exceções previstas no n.º 1 do presente artigo, alíneas a) e b)*, um número de licenças de emissão a título gratuito reduzido proporcionalmente em função da redução da obrigação de devolução prevista nas referidas alíneas.

Não obstante o disposto no artigo 3.º-F, n.º 8, as licenças de emissão que não sejam atribuídas a partir da reserva especial devem ser anuladas.

A partir de 1 de janeiro de 2021, o número de licenças de emissão *atribuídas aos operadores de aeronaves* está sujeito à aplicação do fator linear a que se refere o artigo 9.º, *sem prejuízo da revisão a que se refere o artigo 28.º-B.*

No que diz respeito às atividades no período compreendido entre 1 de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2023, os Estados-Membros publicam, até 1 de setembro de 2018, o número de licenças do setor da aviação concedidas a cada operador de aeronaves.”;

■

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

"4. Não obstante o disposto no artigo 3.º-D, n.º 3, o número de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro, *em relação ao período* compreendido entre 1 de janeiro de 2013 e **31 de dezembro de 2023**, deve ser reduzido de modo a corresponder à sua quota de emissões de licenças da aviação atribuídas a voos que não beneficiem das exceções previstas no n.º 1, alíneas a) e b), do presente artigo.";

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

"6. *Não obstante o disposto nos artigos 3.º-G, 12.º, 15.º e 18.º-A, caso as emissões totais anuais de um operador de aeronaves sejam inferiores a 25 000 toneladas de CO₂, ou caso as emissões totais anuais, provenientes dos voos não mencionados no n.º 1, alíneas a) e b) do presente artigo, de um operador de aeronaves sejam inferiores a 3 000 toneladas de CO₂, essas emissões devem ser consideradas emissões verificadas se tiverem sido determinadas utilizando o instrumento aplicável aos pequenos emissores aprovado nos termos do Regulamento (UE) n.º 606/2010 da Comissão* e prestado pelo Eurocontrol com dados do seu serviço de assistência do RCLE. Os Estados-Membros podem aplicar procedimentos simplificados aos operadores de aeronaves não comerciais desde que a precisão desses procedimentos não seja inferior à oferecida pelo instrumento aplicável aos pequenos emissores.*

* *Regulamento (UE) n.º 606/2010 da Comissão, de 9 de julho de 2010, relativo à aprovação de um instrumento simplificado desenvolvido pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) para calcular o consumo de combustível de certos operadores de aeronaves com níveis reduzidos de emissões (JO L 175 de 10.7.2010, p. 25).";*

f) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

“7. O n.º 1 do presente artigo, é aplicável aos países com os quais tenha sido celebrado um acordo nos termos do artigo 25.º ou 25.º-A e exclusivamente em consonância com os termos desse mesmo acordo”;

g) O n.º 8 é suprimido.

7) São inseridos os *seguintes artigos*:

“Artigo 28.º-B

Comunicação e revisão de informações pela Comissão sobre a aplicação da medida baseada no mercado global da OACI

1. *Até 1 de janeiro de 2019 e periodicamente a partir dessa data*, a Comissão informa o Parlamento Europeu e o *Conselho sobre a evolução das negociações na OACI para a aplicação, a partir de 2021 da medida baseada no mercado global às emissões, em especial no que respeita: i) aos instrumentos pertinentes da OACI, nomeadamente as Normas e Práticas Recomendadas (SARP); ii) às recomendações aprovadas pelo Conselho da OACI relevantes para a medida baseada no mercado global; iii) à criação de um registo mundial; iv) às medidas nacionais adotadas por países terceiros para aplicar a medida baseada no mercado global que será aplicável às emissões a partir de 2021; v) às implicações das reservas feitas por países terceiros; e, vi) a outros acontecimentos internacionais pertinentes e instrumentos aplicáveis.*

Em consonância com o "balanço global" da CQNUAC, a Comissão fornece também informações sobre os esforços desenvolvidos para atingir o objetivo indicativo a longo prazo do setor da aviação em matéria de redução de emissões, que consiste em diminuir para metade até 2050 as emissões de CO₂ da aviação em relação aos níveis de 2005.

2. *No prazo de 12 meses a contar da adoção pela OACI dos instrumentos pertinentes, e antes de a medida baseada no mercado global se tornar operacional, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no qual analisa as formas de aplicar os referidos instrumentos no direito da União através da revisão da presente diretiva. No referido relatório, a Comissão analisa também as regras aplicáveis aos voos no interior do EEE, conforme adequado. O relatório examina igualmente o nível de ambição e a integridade ambiental global da medida baseada no mercado global, 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. O relatório examina ainda se as disposições adotadas nos termos do artigo 28.º-C, n.º 2, devem ser revistas.*
3. A Comissão acompanha o relatório *a que se refere o n.º 2 do presente artigo*, se adequado, de propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho com vista a alterar, suprimir, prorrogar ou substituir as derrogações previstas no artigo 28.º-A, 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.*

Artigo 28.º-C

Disposições em matéria de monitorização, comunicação de informações e verificação para fins da medida baseada no mercado global

1. A Comissão adota regras adequadas de monitorização, comunicação de informações e verificação das emissões para fins de aplicação da medida baseada no mercado global ***da OACI em todas as rotas por ela abrangidas***. Essas regras devem basear-se nos ***instrumentos pertinentes adotados pela OACI, evitar quaisquer distorções da concorrência, ser coerentes com os princípios incluídos no*** regulamento a que se refere o artigo 14.º, n.º 1, bem como assegurar que os relatórios sobre as emissões apresentados sejam verificados em conformidade com ***os princípios e critérios de verificação mencionados*** no artigo 15.º.
2. ***As medidas a que se refere o n.º 1 do presente artigo são aprovadas segundo o procedimento a que se referem os artigos 14.º e 15.º."***

8) ***No artigo 30.º, é aditado o seguinte número:***

"4-A. Até 1 de janeiro de 2020, a Comissão apresenta uma análise atualizada dos efeitos da aviação não ligados ao CO₂, acompanhada, se for caso disso, de uma proposta sobre a melhor forma de atenuar esses efeitos."

9) No anexo I, alínea k), o ano "2020" é substituído por "2030".

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente

O Presidente

**DECLARAÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU, DO CONSELHO E DA
COMISSÃO**

O resultado do trabalho da OACI sobre a aplicação de uma medida baseada no mercado global, é fundamental para a sua eficácia e para o futuro contributo do setor da aviação para a consecução dos objetivos do Acordo de Paris. É importante que os Estados membros da OACI, os operadores de aeronaves e a sociedade civil continuem empenhados neste trabalho da OACI. Neste contexto, será necessário que a OACI aja com transparência total e chegue a todas as partes interessadas, para as informar em tempo útil sobre os progressos realizados e as decisões tomadas.
