



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 20 de abril de 2023
(OR. en)

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global

DIRETIVA (UE) 2023/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

**que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de
redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma
medida baseada no mercado global**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C 152 de 6.4.2022, p. 152.

² JO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

³ Posição do Parlamento Europeu de 18 de abril de 2023 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ 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 de uma forma que ofereça uma boa relação custo-eficácia e que seja economicamente eficiente. As atividades da aviação foram incluídas no sistema de comércio de licenças de emissão da União Europeia (CELE) pela Diretiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho². A União Europeia tem competência para alargar o CELE a todos os voos que tenham como origem ou destino um aeródromo situado num Estado-Membro.

¹ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

² 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*).

- (2) A proteção do ambiente é um dos desafios mais importantes que a União e o resto do mundo enfrentam. O Acordo de Paris¹, adotado em 12 de dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC) (o «Acordo de Paris»), entrou em vigor em 4 de novembro de 2016. 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. Esse compromisso foi reforçado com a adoção, no âmbito da CQNUAC, do Pacto de Glasgow sobre o Clima, em 13 de novembro de 2021, no qual a Conferência das Partes na CQNUAC, atuando enquanto Reunião das Partes no Acordo de Paris, reconhece que manter o aumento da temperatura média mundial em 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais reduziria significativamente os riscos e impactos das alterações climáticas, e essas Partes comprometeram-se a reforçar os seus objetivos para 2030 até ao final de 2022, por forma a acelerar a ação climática nesta década crítica e colmatar o défice de ambição relativamente ao objetivo de 1,5 °C. A fim de alcançar os objetivos do Acordo de Paris, todos os setores da economia, incluindo a aviação internacional, têm de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa.

¹ JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (3) A aviação é responsável por 2 a 3 % das emissões mundiais de CO₂, e o impacto climático total da aviação é, pelo menos, duas vezes superior ao seu impacto derivado apenas de CO₂. A aviação é a segunda maior fonte de impacto climático dos transportes, a seguir ao transporte rodoviário. Em 2022, a Eurocontrol previu um aumento das atividades de aviação na Europa de 44 % até 2050 em comparação com 2019. A necessidade de tomar medidas para reduzir as emissões de CO₂ é cada vez mais urgente, conforme indica o Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas nos seus mais recentes relatórios, a saber, de 7 de agosto de 2021, intitulado «Climate change 2021: The Physical Science Basis» (Alterações climáticas em 2021: A base científica das ciências físicas), de 28 de fevereiro de 2022, intitulado «Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability» (Alterações Climáticas em 2022: Impactos, Adaptação e Vulnerabilidade), e de 4 de abril de 2022, intitulado «Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change» (Alterações Climáticas em 2022: Atenuação das Alterações Climáticas). Esse relatório de 4 de abril de 2022 identifica a aviação internacional como um setor em que os acordos setoriais adotaram objetivos de atenuação das alterações climáticas muito aquém do que seria necessário para alcançar o objetivo a longo prazo do Acordo de Paris em relação à temperatura. A União deverá, por conseguinte, dar resposta a essa necessidade urgente de tomar medidas, intensificando os seus esforços e assumindo o papel de líder internacional na luta contra as alterações climáticas.

- (4) Em 27 de junho de 2018, na décima reunião da sua 214.^a sessão, o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou a Primeira Edição do anexo 16, volume IV, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de dezembro de 1944 (a «Convenção de Chicago») – regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA, do inglês Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), que estabelece as Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental relativas ao CORSIA (SARP relativas ao CORSIA, do inglês standards and recommended practices). A União e os seus Estados-Membros têm dado execução ao CORSIA desde o início da fase-piloto (2021-2023) nos termos da Decisão (UE) 2020/954 do Conselho¹.
- (5) Em conformidade com a Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho², 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 futuras prerrogativas políticas, 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 do direito da União. Na sequência da adoção da presente diretiva, a notificação das diferenças entre o CORSIA e o CELE ao Secretariado da OACI deverá ser atualizada por meio de uma segunda notificação das diferenças, em consonância com o direito da União, de maneira a refletir as revisões efetuadas à Diretiva 2003/87/CE.

¹ Decisão (UE) 2020/954 do Conselho, de 25 de 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)

² 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).

- (6) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a realização dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» (o «Pacto Ecológico Europeu»).
- (7) A União comprometeu-se a reduzir as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia em pelo menos 55 % em relação aos níveis de 1990, até 2030, no âmbito do contributo determinado a nível nacional para a União e para os seus Estados-Membros atualizado, que foi comunicado ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020. A aviação deverá contribuir para esses esforços de redução das emissões.
- (8) Através da adoção do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, a União consagrou na legislação o objetivo de reduzir a zero o balanço líquido das emissões até 2050, o mais tardar, e o objetivo de alcançar emissões negativas após essa data. O referido regulamento estabelece igualmente uma meta climática intermédia vinculativa da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990, até 2030.

¹ 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).

- (9) As alterações introduzidas pela presente diretiva são essenciais para garantir a integridade do CELE e para o orientar eficazmente no intuito de contribuir, enquanto instrumento político, para a realização dos objetivos da União de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em 55 % até 2030 e de alcançar a neutralidade climática até 2050, o mais tardar, bem como do objetivo de alcançar emissões negativas após essa data, conforme estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119. Por conseguinte, essas alterações visam também dar execução às contribuições da União para os objetivos do Acordo de Paris no que respeita à aviação. Por conseguinte, a quantidade total de licenças de emissão atribuídas a atividades de aviação deverá ser consolidada e sujeita ao fator de redução linear referido no artigo 9.º da Diretiva 2003/87/CE.

- (10) Além do CO₂, a aviação afeta o clima através de emissões de gases que não CO₂, como óxidos de azoto (NO_x), partículas de fuligem, espécies de enxofre oxidado e efeitos do vapor de água, bem como através de processos atmosféricos decorrentes de tais emissões, nomeadamente a formação de ozono e de rastos de condensação. O impacto climático dessas emissões de gases que não CO₂ depende do tipo de combustível e dos motores utilizados, da localização das emissões, e em especial da altitude de cruzeiro da aeronave e da sua posição em termos de latitude e longitude, bem como do momento em que se dão as emissões e das condições climáticas então existentes. Com base na avaliação de impacto de 2006 da Comissão sobre a inclusão do setor da aviação no CELE, a Diretiva 2008/101/CE reconheceu que a aviação afeta o clima mundial através da emissão de gases que não CO₂. O artigo 30.º, n.º 4, da Diretiva 2003/87/CE, na redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, exigia que a Comissão apresentasse, antes de 1 de janeiro de 2020, uma análise atualizada dos efeitos da aviação não ligados ao CO₂, acompanhada, se fosse caso disso, de uma proposta sobre a melhor forma de atenuar esses efeitos. Para cumprir essa obrigação, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) efetuou uma análise atualizada dos efeitos não ligados ao CO₂ que a aviação tem nas alterações climáticas e publicou o seu estudo em 23 de novembro de 2020. As conclusões desse estudo confirmaram as estimativas anteriores, ou seja, o facto de os impactos climáticos não associados ao CO₂ das atividades de aviação serem, no total, pelo menos tão significativos quanto os impactos dessas atividades exclusivamente associados ao CO₂.

¹ Diretiva (UE) 2018/410 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2018, que altera a Diretiva 2003/87/CE para reforçar a relação custo-eficácia das reduções de emissões e o investimento nas tecnologias hipocarbónicas, e a Decisão (UE) 2015/1814 (JO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

- (11) Resulta das conclusões do estudo da AESA de 23 de novembro de 2020 que os efeitos da aviação não ligados ao CO₂, em consonância com o princípio de precaução, não podem continuar a ser ignorados. São necessárias medidas regulamentares por parte da União para se alcançar as reduções das emissões em conformidade com o Acordo de Paris. Por conseguinte, a Comissão deverá criar um sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação relativo aos efeitos da aviação não ligados ao CO₂. Com base nos resultados desse sistema, a Comissão deverá, até 1 de janeiro de 2028, apresentar um relatório e, se for caso disso e com base numa avaliação de impacto, apresentar uma proposta legislativa que contenha medidas de atenuação dos efeitos da aviação não ligados ao CO₂, alargando o âmbito do CELE para abranger esses efeitos.
- (12) A concretização da ambição reforçada em matéria de clima exigirá a canalização do maior número possível de recursos para a transição climática, que também deverá ser uma transição justa. Consequentemente, todas as receitas das vendas em leilão que não forem atribuídas ao orçamento da União deverão ser utilizadas para fins relacionados com o clima.

- (13) A quantidade total de licenças de emissão para atividades de aviação deverá ser consolidada ao nível da atribuição a voos relativamente aos quais tenham de ser devolvidas licenças de emissão nos termos da Diretiva 2003/87/CE. A atribuição para 2024 deverá basear-se na atribuição total aos operadores de aeronaves ativos em 2023, ajustada pelo fator de redução linear tal como referido nessa diretiva. O nível de atribuição deverá 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.
- (14) O aumento da quota-parte de vendas em leilão a partir do ano seguinte à entrada em vigor da presente diretiva deverá constituir a regra para a atribuição de licenças de emissão ao setor da aviação, tendo em conta a capacidade do setor para repercutir junto dos seus clientes os custos acrescidos do CO₂. Deverá ser executada a eliminação gradual da atribuição de licenças a título gratuito em 2024 e 2025 e a transição para a venda integral em leilão a partir de 2026.

- (15) A Diretiva 2003/87/CE deverá contribuir para incentivar a descarbonização do transporte aéreo comercial. A transição da utilização de combustíveis fósseis seria importante para a realização desse objetivo de descarbonização. No entanto, considerando o elevado nível de concorrência entre os operadores de aeronaves, o facto de o mercado da União de combustíveis de aviação sustentáveis se encontrar ainda em desenvolvimento e o diferencial significativo de preços entre o querosene fóssil e os combustíveis de aviação sustentáveis, essa transição deverá ser apoiada através do incentivo aos pioneiros. Por conseguinte, entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030, deverão ser reservados 20 milhões de licenças de emissão para serem atribuídas com vista a cobrirem parte do diferencial de preços remanescente entre o querosene fóssil e os combustíveis de aviação elegíveis para operadores de aeronaves individuais. Essas licenças de emissão deverão provir do conjunto total de licenças de emissão disponíveis para a aviação e deverão ser atribuídas, de uma forma não discriminatória, apenas aos voos abrangidos pela obrigação de devolução da Diretiva 2003/87/CE. Após uma avaliação sobre o funcionamento dessa reserva, a Comissão poderá decidir apresentar uma proposta legislativa para atribuir uma quantidade de licenças de emissão sujeita a um limite máximo e limitada no tempo. Tal atribuição só deverá durar até 31 de dezembro de 2034.

- (16) Os voos comerciais supersónicos deixaram de estar disponíveis devido, entre outros motivos, aos danos ambientais desproporcionadamente elevados que causavam. No entanto, as tendências atuais revelam que está a ser levada a cabo uma investigação intensiva sobre a reintrodução da aviação supersónica. A correlação positiva entre a velocidade de viagem e o nível de emissões devido à queima de combustível justifica tratar os voos subsónicos de forma diferente dos voos supersónicos. Por conseguinte, é adequado excluir eventuais voos supersónicos futuros do apoio previsto ao abrigo da presente diretiva para os combustíveis não fósseis.
- (17) A Diretiva 2003/87/CE deverá 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 do CORSIA adotados pelo Conselho da OACI na sua 216.^a sessão, em março de 2019, como elemento essencial do CORSIA. Os operadores de aeronaves estabelecidos na União deverão poder utilizar unidades para efeitos de conformidade com o CORSIA dos voos com origem ou destino em países terceiros que se considere estarem a participar no CORSIA, ou entre esses países. Para assegurar que a aplicação do CORSIA pela União apoia os objetivos do Acordo de Paris e incentiva uma ampla participação no CORSIA, as unidades para efeitos de conformidade deverão provir de Estados que são partes no Acordo de Paris e que participam no CORSIA, e deverá ser evitada a dupla contabilização.

- (18) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de unidades nos termos da Diretiva 2003/87/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar uma lista de unidades com base nas que foram consideradas aceitáveis pelo Conselho da OACI para efeitos de conformidade no âmbito do CORSIA e que preenchem as condições de admissibilidade previstas na presente diretiva. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.
- (19) A fim de assegurar condições uniformes para as disposições necessárias para a autorização pelas partes participantes, para os ajustamentos atempados à comunicação de emissões antropogénicas por fontes e de remoções por sumidouros abrangidas pelos contributos determinados a nível nacional das partes participantes, bem como para evitar a dupla contabilização e um aumento líquido das emissões globais, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer requisitos pormenorizados para essas disposições. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (20) A fim de assegurar condições uniformes para o cálculo dos requisitos de compensação para o CORSIA impostos aos operadores de aeronaves estabelecidos na União, deverão ser atribuídas as respetivas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

¹ 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).

- (21) Uma vez que a execução e o cumprimento do CORSIA por operadores de aeronaves estabelecidos fora da União são da exclusiva responsabilidade do país de origem desses operadores de aeronaves, os operadores de aeronaves estabelecidos fora da União não deverão ser obrigados a anular unidades para efeitos de conformidade com o CORSIA ao abrigo da presente diretiva.
- (22) Uma vez que a execução e o cumprimento do CORSIA por operadores de aeronaves estabelecidos fora da União são da exclusiva responsabilidade do país de origem desses operadores de aeronaves, quando um operador de aeronaves estabelecido fora da União tenha emissões significativas provenientes de voos no interior do Espaço Económico Europeu (EEE), ou com origem num aeródromo situado no EEE com destino a um aeródromo situado na Suíça ou no Reino Unido, o Estado no qual esse operador de aeronaves está estabelecido pode também comunicar diferenças quanto à aplicação do CORSIA no que respeita a voos intraeuropeus. A Diretiva 2003/87/CE deverá continuar a ser revista à luz da evolução nessa matéria.
- (23) A fim de assegurar a igualdade de tratamento das rotas, os voos com origem e destino em Estados que não dão execução ao CORSIA para efeitos do direito da União que não sejam voos com origem num aeródromo situado no EEE e com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido deverão estar isentos das obrigações de devolução de licenças de emissão ou anulação de unidades. No sentido de promover a plena aplicação do CORSIA a partir de 2027, a isenção da obrigação de devolver licenças de emissão deverá aplicar-se apenas às emissões libertadas até 31 de dezembro de 2026.

- (24) O artigo 191.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que a política da União no domínio do ambiente deverá contribuir para a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a lutar contra as alterações climáticas, e exige que a União e os Estados-Membros cooperem, no âmbito das respetivas atribuições, com os países terceiros e as organizações internacionais competentes. Esses objetivos são igualmente pertinentes para a OACI e para o aperfeiçoamento do CORSIA.
- (25) A transparência dos dados e o acesso do público à informação são essenciais para melhorar a responsabilização e a garantia do cumprimento. Por conseguinte, a Comissão deverá publicar, de modo facilmente acessível, os dados relativos à compensação e às emissões dos operadores de aeronaves. Essa publicação facilitaria a avaliação do impacto do CORSIA na redução global das emissões de CO₂ e o seu papel na realização dos objetivos do Acordo de Paris.
- (26) Os voos com origem e destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, que não apliquem o CORSIA para efeitos do direito da União, exceto os Estados cujo PIB per capita seja igual ou superior à média da União, deverão ser isentados das obrigações de devolução de licenças de emissão ou de anulação de unidades, sem data de termo para a isenção.

- (27) A fim de assegurar condições uniformes para a isenção dos operadores de aeronaves dos requisitos de compensação estabelecidos ao abrigo da presente diretiva no que respeita às emissões provenientes de voos com origem e destino em Estados que aplicam o CORSIA de forma menos rigorosa no seu direito nacional, ou que não aplicam as disposições do CORSIA de forma equitativa a todos os operadores de aeronaves, nos termos da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para isentar os operadores de aeronaves estabelecidos na União dos requisitos de compensação no que respeita às emissões provenientes de voos afetados por uma distorção significativa da concorrência que seja prejudicial para os operadores de aeronaves estabelecidos na União devido a uma aplicação ou cumprimento menos rigorosos do CORSIA em países terceiros. A distorção da concorrência pode ser causada por uma abordagem menos rigorosa em termos das unidades elegíveis ou das disposições relativas à dupla contabilização. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (28) A fim de assegurar condições uniformes para o estabelecimento de condições de concorrência equitativas para as rotas entre dois Estados diferentes que aplicam o CORSIA, sempre que esses Estados autorizem os operadores de aeronaves a utilizar unidades diferentes das constantes da lista de unidades para efeitos de conformidade adotada nos termos de um ato de execução ao abrigo da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para autorizar os operadores de aeronaves estabelecidos num Estado-Membro a utilizar outros tipos de unidades além dos constantes da lista de unidades para efeitos de conformidade, ou para os isentar do cumprimento das condições para a admissibilidade de unidades introduzidas pela presente diretiva. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

- (29) A Comissão deverá apresentar um relatório sobre a aplicação do CORSIA e do conjunto de medidas da OACI para alcançar o objetivo mundial ambicioso a longo prazo de neutralidade carbónica até 2050 para a aviação internacional (“objetivo mundial ambicioso a longo prazo”) adotado pela 41.^a Assembleia da OACI em 7 de outubro de 2022.
- (30) Para facilitar os progressos no âmbito da OACI, a União adotou, em três ocasiões, derrogações ao CELE por períodos determinados, a fim de limitar as obrigações de conformidade às emissões provenientes de voos entre aeródromos situados no EEE, garantindo o mesmo tratamento aos operadores de aeronaves ativos nessas rotas, independentemente do seu local de estabelecimento. A mais recente derrogação ao CELE, estabelecida pelo Regulamento (UE) 2017/2392 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, limitou as obrigações de conformidade às emissões dos voos intra-EEE libertadas até 2023 e considerou a possibilidade de alterar, a partir de 1 de janeiro de 2024, 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. A fim de avaliar a execução do CORSIA, cuja fase-piloto já teve início, e a forma como é aplicado na prática, a atual derrogação às obrigações do CELE deverá ser alargada às obrigações de devolução até 31 de dezembro de 2026 para os voos operados por operadores de aeronaves em rotas não abrangidas pelo CORSIA tendo como origem e destino países terceiros pertinentes, que, de outro modo, estariam sujeitos a obrigações de comunicação e devolução do CELE até 31 de março de 2027 e 30 de setembro de 2027.

¹ Regulamento (UE) 2017/2392 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2017, 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 (JO L 350 de 29.12.2017, p. 7).

Esta deverá ser a última derrogação ao CELE limitada no tempo. Deverá ser efetuada uma revisão do CORSIA até 1 de julho de 2026. Se, até 31 de dezembro de 2025, a Assembleia da OACI não reforçar o CORSIA em consonância com a realização do seu objetivo mundial ambicioso a longo prazo de cumprir os objetivos do Acordo de Paris ou se os Estados enumerados num ato de execução a adotar pela Comissão representarem menos de 70 % das emissões da aviação internacional utilizando os dados mais recentes disponíveis, a Comissão deverá propor, se for caso disso, que o CELE seja aplicável às emissões de voos de partida de 2027 em diante, e que os operadores de aeronaves possam deduzir eventuais custos incorridos com a compensação do CORSIA nessas rotas, a fim de evitar a dupla imposição de encargos. Paralelamente, se um país terceiro não aplicar o CORSIA a partir de 2027, o CELE deverá aplicar-se às emissões provenientes de voos com partida para esse país terceiro.

- (31) As informações sobre a utilização das unidades para efeitos de conformidade com os requisitos de compensação ao abrigo do CORSIA deverão ser disponibilizadas ao público de forma não menos transparente do que as informações sobre a utilização de créditos internacionais ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE até 2020, em conformidade com o anexo XIV do Regulamento (UE) n.º 389/2013 da Comissão¹.

¹ Regulamento (UE) n.º 389/2013 da Comissão, de 2 de maio de 2013, que estabelece um Registo da União nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e das Decisões n.º 280/2004/CE e n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 920/2010 e (UE) n.º 1193/2011 da Comissão (JO L 122 de 3.5.2013, p. 1).

- (32) Em 7 de outubro de 2022, e no contexto da pandemia de COVID-19, a 41.^a Assembleia da OACI decidiu alterar a anterior base de referência do CORSIA para o período de 2024 a 2035, passando da média das emissões de CO₂ de 2019 e 2020 para 85 % das emissões de CO₂ de 2019. A média de todas as emissões de CO₂ comunicadas em 2019 e em 2020 foi de 435 859 594 toneladas. As emissões de CO₂ de 2019 foram de 608 076 604 toneladas, e 85 % deste valor corresponde a 516 865 113 toneladas. Contudo, a base de referência efetiva que a OACI utiliza para calcular o fator de crescimento do setor é determinada através da utilização de um subconjunto de emissões de CO₂ que tem em conta apenas as emissões em rotas sujeitas a requisitos de compensação. No caso do subconjunto de todos os pares de Estados sujeitos a requisitos de compensação em 2021, a média das emissões de CO₂ de 2019 e 2020 não é publicada pela OACI, mas está estimada em 245 milhões de toneladas, e as emissões de CO₂ de 2019 foram de 341 380 188 toneladas, correspondendo 85 % a 290 173 160 toneladas. No caso de todos os pares de Estados que deverão estar sujeitos a requisitos de compensação em 2027, estima-se que a média das emissões de CO₂ de 2019 e 2020 seja de cerca de 373 milhões de toneladas, enquanto se estima que 85 % das emissões de CO₂ correspondentes de 2019 seja cerca de 439 milhões de toneladas.
- (33) A fim de assegurar condições uniformes para criar uma lista de Estados que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos da Diretiva 2003/87/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão 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 deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

- (34) A transição do setor da aviação no sentido de uma aviação sustentável tem de ter em consideração a dimensão social do setor e a sua competitividade, de modo a assegurar que tal transição seja socialmente justa e disponibilize formação, requalificação e melhoria de competências aos trabalhadores. A Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva e o seu impacto social no setor da aviação.
- (35) Os voos que cobrem distâncias iguais ou inferiores a 1 000 km representam 6 a 9 % das emissões totais de CO₂ da aviação. A Comissão deverá apresentar um relatório sobre as medidas destinadas a promover uma transferência modal para modos de transporte alternativos e mais sustentáveis, até serem feitos avanços tecnológicos e estarem disponíveis combustíveis de aviação e aeronaves sem emissões.
- (36) Embora o CELE tenha vindo a ser aplicado aos voos desde 2012, o pacote Objetivo 55 inclui medidas adicionais que, juntamente com o CELE, podem ter um impacto cumulativo no setor. A fim de salvaguardar a conectividade aérea no caso dos voos que servem regiões insulares ou pequenos aeroportos, o mecanismo previsto na presente diretiva, concebido para colmatar o diferencial de preços remanescente entre os combustíveis fósseis e as suas alternativas, deverá limitar os impactos adversos na conectividade aérea e atenuar o risco de fuga de carbono. Até 2026, a Comissão deverá apresentar um relatório sobre os possíveis efeitos na conectividade aérea.

- (37) O fator de emissão para o querosene de aviação (Jet A1 ou Jet A) no âmbito do CELE deverá ser alinhado pelo fator de emissão para esse combustível estabelecido nas SARP relativas ao CORSIA. Os níveis de atribuição de licenças não deverão ser modificados como resultado do aumento do fator de emissão para o querosene de aviação porque a atribuição de licenças a título gratuito às atividades de aviação vai ser gradualmente eliminada em resultado da presente diretiva pela venda em leilão, tendo em vista proporcionar maiores reduções de emissões.
- (38) Os combustíveis renováveis de origem não biológica que utilizam hidrogénio de fontes renováveis, em conformidade com o artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, deverão ser classificados como não produzindo emissões para os operadores de aeronaves que os utilizam até serem estabelecidas regras pormenorizadas para uma contabilização adequada ao abrigo da presente diretiva.

¹ Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- (39) A fim de estabelecer regras pormenorizadas para o cálculo anual da diferença de custos entre o querosene fóssil e os combustíveis elegíveis em conformidade com um regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável, para a atribuição de licenças para a utilização desses combustíveis elegíveis, e para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa que não tiveram lugar por força da utilização desses combustíveis fósseis, bem como para estabelecer as disposições que permitam levar em consideração os incentivos decorrentes do preço do carbono e dos níveis mínimos harmonizados de tributação dos combustíveis fósseis, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão. Além disso, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão a fim de que esta estabeleça as disposições detalhadas para o leilão pelos Estados-Membros das licenças relativas a atividades de aviação, incluindo as disposições relativas ao leilão necessárias para a transferência de uma quota-parte do lucro desse leilão para o orçamento geral da União como recursos próprios. 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 melhor¹. 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.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (40) Deverá ser dada especial atenção à promoção da acessibilidade das regiões ultraperiféricas da União. Por conseguinte, deverá ser proposta uma derrogação temporária do CELE até 31 de dezembro de 2030 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, fora dessa região ultraperiférica, a fim de dar resposta às necessidades mais importantes dos residentes em termos de emprego, educação e outras oportunidades. Essa derrogação deverá, pelas mesmas razões, abranger os voos realizados entre aeródromos situados na mesma região ultraperiférica ou em diferentes regiões ultraperiféricas no mesmo Estado-Membro.
- (41) A Decisão (UE) 2023/136 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ é aplicável à notificação dos operadores de aeronaves a efetuar pelos Estados-Membros até 30 de novembro de 2023, ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE, desde que o fator de crescimento setorial para as emissões de 2022, a publicar pela OACI, seja igual a zero.

¹ Decisão (UE) 2023/136 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE no que respeita à notificação aos operadores de aeronaves estabelecidos na União da compensação no âmbito de uma medida baseada no mercado global (JO L 19 de 20.1.2023, p. 1).

- (42) 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 deverão assegurar que as disposições nacionais de transposição não prejudicam a inovação e são tecnologicamente neutras. A nível da União, os esforços de investigação e inovação necessários são apoiados, entre outros, pelo Horizonte Europa – Programa-Quadro de Investigação e Inovação, que inclui um financiamento significativo e novos instrumentos para os setores abrangidos pelo CELE.
- (43) O fundo de inovação criado pela Diretiva 2003/87/CE apoia a investigação, e o desenvolvimento e a implementação, de soluções de descarbonização, incluindo tecnologias de emissões nulas, e reduzir os impactos climáticos e ambientais do setor da aviação. Também apoia a eletrificação e as ações destinadas a reduzir os impactos globais da aviação.

- (44) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar a contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e a aplicação adequada do CORSIA no direito da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da mesma, ser mais bem alcançados a 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, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (45) Os Estados-Membros deverão transpor a presente diretiva até 31 de dezembro de 2023 tendo em conta a necessidade urgente de ação climática e de que todos os setores contribuam para as reduções de emissões de uma maneira eficaz considerados os custos.
- (46) A simplificação dos procedimentos administrativos e a adaptação desses procedimentos às boas práticas reduziriam ao mínimo os encargos administrativos.
- (47) Por conseguinte, a Diretiva 2003/87/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º
Alteração da Diretiva 2003/87/CE

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

- 1) Ao artigo 3.º, é aditada a seguinte alínea:

«v) “Efeitos da aviação não ligados ao CO₂”, os efeitos no clima da libertação, durante a queima de combustível, de óxidos de azoto (NO_x), partículas de fuligem, espécies de enxofre oxidado e efeitos do vapor de água, incluindo rastos de condensação, por parte de uma aeronave que exerce uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I;»;
- 2) O artigo 3.º-C é alterado do seguinte modo:
 - a) É suprimido o n.º 2;

b) São aditados os seguintes números:

- «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 enumeradas no anexo I em 2023, ajustadas pelo fator de redução linear referido no artigo 9.º, e publica essa quantidade, assim como a quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito em 2024 nos termos das regras de atribuição de licenças a título gratuito em vigor antes das alterações introduzidas pela Diretiva (UE) 2023/... do Parlamento Europeu e do Conselho⁺.
6. Para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030, são reservados, no máximo, 20 milhões da quantidade total de licenças de emissão a que se refere o n.º 5 em relação aos operadores de aeronaves comerciais, de forma transparente, equitativa e não discriminatória, para a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis e de outros combustíveis de aviação não derivados de combustíveis fósseis, identificados num regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável como contando para alcançar a quota mínima de combustíveis sustentáveis de aviação que o combustível de aviação disponibilizado aos operadores de aeronaves nos aeródromos da União pelos fornecedores de combustível de aviação é obrigado a conter por força daquele regulamento, para voos subsónicos relativamente aos quais tenham de ser devolvidas licenças de emissão nos termos do artigo 12.º, n.º 3, da presente diretiva.

⁺ JO: Inserir no texto o número da diretiva que consta do documento PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) e inserir na nota de rodapé o número, a data e a referência do JO dessa diretiva.

Se não for possível atribuir fisicamente combustível de aviação elegível num aeroporto a um voo específico, as licenças de emissão reservadas nos termos do presente parágrafo ficam disponíveis para os combustíveis de aviação elegíveis abastecidos nesse aeroporto de forma proporcional às emissões dos voos, do operador de aeronaves a partir desse aeroporto, para os quais as licenças de emissão têm de ser devolvidas nos termos do artigo 12.º, n.º 3, da presente diretiva.

As licenças de emissão reservadas nos termos do primeiro parágrafo do presente número são atribuídas pelos Estados-Membros para cobrir parte ou a totalidade do diferencial de preços entre a utilização de querosene fóssil e a utilização dos combustíveis de aviação elegíveis em causa, tendo em conta os incentivos baseados no preço do carbono e nos níveis mínimos harmonizados de tributação dos combustíveis fósseis. Ao calcular esse diferencial de preços, a Comissão tem em conta o relatório técnico publicado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação nos termos de um regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável. Os Estados-Membros garantem a notoriedade do financiamento ao abrigo deste número de uma forma que corresponda aos requisitos do artigo 30.º-M, n.º 1, alíneas a) e b), da presente diretiva.

As licenças de emissão atribuídas ao abrigo do presente número abrangem:

- a) 70 % do diferencial de preços remanescente entre a utilização de querosene fóssil ou de hidrogénio proveniente de fontes de energia renováveis e de biocombustíveis avançados, na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 34, da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho^{**}, cujo fator de emissões seja zero ao abrigo do anexo IV ou do ato de execução adotado nos termos do artigo 14.º da presente diretiva;
- b) 95 % do diferencial de preços remanescente entre a utilização de querosene fóssil ou de combustíveis renováveis de origem não biológica em conformidade com o artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001, utilizados na aviação, cujo fator de emissões seja zero ao abrigo do anexo IV ou do ato de execução adotado nos termos do artigo 14.º da presente diretiva;
- c) 100 % do diferencial de preços remanescente entre a utilização de querosene fóssil ou de qualquer combustível de aviação elegível não derivado de combustíveis fósseis abrangidos pelo primeiro parágrafo do presente número, em aeroportos situados em ilhas de dimensão inferior a 10 000 km² e sem ligação rodoviária ou ferroviária com o continente, em aeroportos que não sejam suficientemente grandes para serem definidos como aeroportos da União nos termos de um regulamento para garantir condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável e em aeroportos localizados numa região ultraperiférica;

- d) Nos casos não referidos nas alíneas a), b) e c), 50 % do diferencial de preços remanescente entre a utilização de querosene fóssil ou de qualquer combustível de aviação elegível que não seja derivado de combustíveis fósseis abrangidos pelo primeiro parágrafo do presente número.

A atribuição de licenças de emissão nos termos do presente número pode ter em conta o eventual apoio de outros sistemas a nível nacional.

Os operadores de aeronaves comerciais podem solicitar anualmente uma atribuição de licenças de emissão com base na quantidade de cada combustível de aviação elegível a que se refere o presente número utilizado em voos relativamente aos quais tenham de ser devolvidas licenças de emissão nos termos do artigo 12.º, n.º 3, entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030, à exceção dos voos para os quais esse requisito seja considerado cumprido nos termos do artigo 28.º-A, n.º 1. Se, num determinado ano, a procura de licenças de emissão para a utilização desses combustíveis for superior à disponibilidade de licenças de emissão, a quantidade de licenças é reduzida de modo uniforme para todos os operadores de aeronaves em causa na atribuição desse ano.

A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* todos os anos, relativamente ao ano anterior, informações pormenorizadas sobre a diferença de custo médio entre o querosene fóssil, tendo em conta os incentivos decorrentes do preço do carbono e dos níveis mínimos harmonizados de tributação dos combustíveis fósseis, e sobre os combustíveis de aviação elegíveis pertinentes.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º a fim de completar a presente diretiva estabelecendo as regras pormenorizadas para o cálculo anual da diferença de custos a que se refere o sexto parágrafo do presente número, para a atribuição de licenças de emissão para a utilização dos combustíveis identificados no primeiro parágrafo do presente número e para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa que não tiveram lugar por força da utilização de combustíveis conforme comunicado ao abrigo do ato de execução adotado nos termos do artigo 14.º, n.º 1, bem como estabelecendo as disposições para ter em conta os incentivos baseados no preço do carbono e nos níveis mínimos harmonizados de tributação dos combustíveis fósseis.

Até 1 de janeiro de 2028, a Comissão realiza uma avaliação no que se refere à aplicação do presente número e apresenta atempadamente os resultados dessa avaliação num relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório poderá, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para atribuir uma quantidade máxima e limitada no tempo de licenças de emissão até 31 de dezembro de 2034, a fim de incentivar ainda mais a utilização dos combustíveis identificados no primeiro parágrafo do presente número, em especial a utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica em conformidade com o artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001, utilizados na aviação, cujo fator de emissões seja zero ao abrigo do anexo IV ou do ato de execução adotado nos termos do artigo 14.º da presente diretiva.

A partir de 1 de janeiro de 2028, a Comissão avalia a aplicação do presente número no seu relatório anual que deve apresentar nos termos do artigo 10.º, n.º 5.

7. 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, e 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 referido no artigo 9.º.
8. Em derrogação do artigo 12.º, n.º 3, do artigo 14.º, n.º 3, e do artigo 16.º, os Estados-Membros consideram cumpridos os requisitos estabelecidos nessas disposições e não tomam medidas contra os operadores de aeronaves, no que respeita às emissões libertadas até 31 de dezembro de 2030 por voos entre um aeródromo situado numa região ultraperiférica de um Estado-Membro e um aeródromo situado no mesmo Estado-Membro, designadamente outro aeródromo situado na mesma região ultraperiférica ou noutra região ultraperiférica do mesmo Estado-Membro.

* Diretiva (UE) 2023/... do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global (JO L ... de ..., p. ...).

** Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).»;

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

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

«1. Em 2024 e 2025, 15 % das licenças de emissão a que se refere o artigo 3.º-C, n.ºs 5 e 7, bem como 25 % em 2024 e 50 % em 2025, respetivamente, dos restantes 85 % dessas licenças de emissão, em relação às quais teriam sido atribuídas licenças de emissão a título gratuito, são vendidas em leilão, exceto no que se refere às quantidades de licenças de emissão referidas no artigo 3.º-C, n.º 6, e no artigo 10.º-A, n.º 8, quarto parágrafo. A parte restante das licenças de emissão desses anos é atribuída a título gratuito.

A partir de 1 de janeiro de 2026, é vendida em leilão a quantidade total de licenças de emissão que teriam sido atribuídas a título gratuito nesse ano, exceto a quantidade de licenças de emissão referida no artigo 3.º-C, n.º 6, e no artigo 10.º-A, n.º 8, quarto parágrafo.»;

b) É inserido o seguinte número:

«1-A. 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 para 2023. Esse 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 2024. Até 30 de junho do ano em causa, as autoridades competentes emitem as licenças de emissão atribuídas a título gratuito para esse ano.»;

- c) É suprimido o n.º 2;
- d) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º a fim de completar a presente diretiva no que diz respeito às disposições pormenorizadas para a venda em leilão, pelos Estados-Membros, de licenças de emissão da aviação nos termos dos n.ºs 1 e 1-A do presente artigo, incluindo as disposições pormenorizadas para a venda em leilão que são necessárias para a transferência de uma parte das receitas dessa venda em leilão para o orçamento geral da União enquanto recursos próprios, nos termos do artigo 311.º, terceiro parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). A quantidade de licenças de emissão a leiloar por cada Estado-Membro em cada período é proporcional à sua quota-parte do total das emissões atribuídas à aviação do conjunto dos Estados-Membros no ano de referência, comunicadas nos termos do artigo 14.º, n.º 3, e verificadas nos termos do artigo 15.º. Para cada período referido no artigo 13.º, o ano de referência é o ano civil que termina 24 meses antes do início do período a que respeita o leilão. Os atos delegados asseguram que sejam respeitados os princípios definidos no artigo 10.º, n.º 4, primeiro parágrafo.

4. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas com as vendas em leilão de licenças de emissão abrangidas pelo presente capítulo, exceto as receitas estabelecidas como recursos próprios nos termos do artigo 311.º, terceiro parágrafo, do TFUE e inscritas no orçamento geral da União. Os Estados-Membros utilizam as receitas geradas com a venda em leilão de licenças de emissão ou o valor financeiro equivalente dessas receitas nos termos do artigo 10.º, n.º 3, da presente diretiva.»;

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

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

a) Os n.ºs 1, 2 e 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, podem utilizar as seguintes unidades para cumprirem as obrigações de anular as unidades no que diz respeito à quantidade notificada nos termos do artigo 12.º, n.º 6, tal como previsto no artigo 12.º, n.º 9:

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 elegíveis pelo Conselho da OACI e identificados no ato de execução adotado nos termos do n.º 8;
 - c) Créditos autorizados por partes em acordos 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 Estado que seja parte no Acordo de Paris no momento da utilização;
 - b) Têm origem num Estado 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) da OACI. Esta condição não se aplica às emissões libertadas antes de 2027, nem aos países menos desenvolvidos e aos pequenos Estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, com exceção dos Estados 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 de remoções por sumidouros abrangidas pelos contributos determinados a nível nacional das partes participantes, e para evitar a dupla contabilização e um aumento líquido das emissões globais.

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

- b) É suprimido o n.º 4;

c) É aditado o seguinte número:

«8. A Comissão adota atos de execução que enumeram as unidades que o Conselho da OACI tenha considerado elegíveis e que preencham as condições previstas nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo. A Comissão também adota atos de execução para atualizar essa lista sempre que necessário. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-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 calculam anualmente, em conformidade com a metodologia estabelecida no ato de execução a que se refere o n.º 8 do presente artigo, os requisitos de compensação referentes ao ano civil anterior no que respeita a voos com origem, destino e entre os Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e no que respeita aos voos entre a Suíça ou o Reino Unido e os Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e, até 30 de novembro de cada ano, informam os operadores de aeronaves.

Os Estados-Membros também calculam, em conformidade com a metodologia estabelecida no ato de execução a que se refere o n.º 8 do presente artigo, os requisitos de compensação final total para um determinado período de conformidade com o CORSIA, até 30 de novembro do ano subsequente ao último ano do período de conformidade com o CORSIA pertinente, e informam os operadores de aeronaves que preencham as condições previstas no terceiro parágrafo do presente número desses requisitos.

Os Estados-Membros comunicam 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; e
- b) Produzam emissões anuais de CO₂ 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 2021.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea b), não são tidas em conta as emissões de CO₂ provenientes dos seguintes tipos de voos:

- i) voos estatais,
- ii) voos humanitários,
- iii) voos médicos,
- iv) voos militares,
- v) voos de combate a incêndios,
- vi) voos que precedam ou que se sigam a um voo humanitário, médico ou de combate a incêndios, desde que esses voos tenham sido realizados com a mesma aeronave e tenham sido necessários para realizar as referidas atividades humanitárias, médicas ou de combate a incêndios ou para deslocar a aeronave após essas atividades com vista à sua atividade seguinte.»;

b) São aditados os seguintes números:

«8. O cálculo dos requisitos de compensação a que se refere o n.º 6 do presente artigo para efeitos do CORSIA é efetuado segundo uma metodologia a especificar pela Comissão no que respeita a voos com origem e destino nos Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e entre esses Estados, e a voos entre a Suíça ou o Reino Unido e os Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3.

A Comissão adota atos de execução que especifiquem a metodologia de cálculo dos requisitos de compensação aplicáveis aos operadores de aeronaves a que se refere o primeiro parágrafo do presente número.

Os referidos atos de execução especificam mais pormenorizadamente a aplicação dos requisitos decorrentes das disposições pertinentes da presente diretiva, nomeadamente dos artigos 3.º-C, 11.º-A, 12.º e 25.º-A, e, na medida do possível à luz das disposições pertinentes da presente diretiva, das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental relativas ao CORSIA (SARP relativas ao CORSIA).

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até 30 de junho de 2024.

9. Os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou registados num Estado-Membro, inclusive nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, anulam as unidades a que se refere o artigo 11.º-A apenas para a quantidade notificada por esse Estado-Membro, nos termos do n.º 6, relativamente ao período de conformidade com o CORSIA pertinente. A anulação é efetuada até 31 de janeiro de 2025 para as emissões no período de 2021 a 2023 e até 31 de janeiro de 2028 para as emissões no período de 2024 a 2026.»;

7) Ao artigo 14.º, são aditados os seguintes números:

- «5. Os operadores de aeronaves comunicam uma vez por ano os efeitos da aviação não ligados ao CO₂ ocorridos a partir de 1 de janeiro de 2025. Para o efeito, a Comissão adota, até 31 de agosto de 2024, um ato de execução nos termos do n.º 1, por forma a incluir os efeitos da aviação não ligados ao CO₂ num sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação. Esse sistema de monitorização, comunicação e verificação contém, no mínimo, os dados disponíveis relativos às trajetórias tridimensionais das aeronaves, bem como a humidade e a temperatura ambientes, a fim de permitir que seja produzido um equivalente de CO₂ por voo. A Comissão assegura, sob reserva dos recursos disponíveis, que estejam disponíveis instrumentos para facilitar e, na medida do possível, automatizar a monitorização, comunicação de informações e verificação, a fim de minimizar quaisquer encargos administrativos.

A partir de 1 de janeiro de 2025, os Estados-Membros asseguram que cada operador de aeronaves monitoriza e comunica à autoridade competente, após o final de cada ano civil, os efeitos não ligados ao CO₂ de cada aeronave que opera em cada ano civil, em conformidade com os atos de execução referidos no n.º 1.

A Comissão apresenta anualmente, a partir de 2026 e como parte integrante do relatório referido no artigo 10.º, n.º 5, um relatório sobre os resultados da aplicação do sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação referido no primeiro parágrafo do presente número.

Até 31 de dezembro de 2027, com base nos resultados da aplicação do sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação relativo aos efeitos da aviação não ligados ao CO₂, a Comissão apresenta um relatório e, se for caso disso e após ter realizado previamente uma avaliação de impacto, uma proposta legislativa, para atenuar os efeitos da aviação não ligados ao CO₂, alargando o âmbito de aplicação do CELE de modo a incluir os efeitos da aviação não ligados ao CO₂.

6. A Comissão publica, pelo menos, os seguintes dados anuais agregados relativos às emissões das atividades de aviação comunicados aos Estados-Membros ou transmitidos à Comissão nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão* e o artigo 7.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/1603 da Comissão**, o mais tardar três meses após o respetivo prazo de comunicação de informações e de modo facilmente acessível:

- a) Por par de aeródromos no EEE:
 - i) as emissões de todos os voos,

- ii) o número total de voos,
 - iii) o número total de passageiros,
 - iv) os tipos de aeronave;
- b) Por operador de aeronaves:
- i) dados sobre as emissões provenientes de voos dentro do EEE, de voos com partida do EEE, de voos com destino ao EEE e de voos entre dois países terceiros, discriminados por par de Estados e dados sobre as emissões sujeitas à obrigação de anular as unidades de emissão elegíveis para o CORSIA,
 - ii) a quantidade de requisitos de compensação, calculada nos termos do artigo 12.º, n.º 8,
 - iii) o montante e o tipo de créditos nos termos do artigo 11.º-A utilizados para cumprir os requisitos de compensação do operador de aeronaves a que se refere a subalínea ii) da presente alínea,
 - iv) a quantidade e o tipo de combustíveis utilizados cujo fator de emissão é zero nos termos da presente diretiva ou que conferem ao operador de aeronaves o direito de receber licenças de emissão nos termos do artigo 3.º-C, n.º 6.

Para as alíneas a) e b) do primeiro parágrafo, em circunstâncias específicas em que um operador de aeronaves opera num número muito limitado de pares de aeródromos ou num número muito limitado de pares de Estados sujeitos a requisitos de compensação ou num número muito limitado de pares de Estados que não estão sujeitos a requisitos de compensação, esse operador de aeronaves pode solicitar ao Estado-Membro responsável que não publique esses dados ao nível do operador de aeronaves, explicando por que razão a divulgação seria considerada prejudicial aos seus interesses comerciais. Com base nesse pedido, o Estado-Membro responsável pode solicitar à Comissão que publique esses dados a um nível mais elevado de agregação. A Comissão decide sobre o pedido.

* Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera o Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão (JO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

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

8) O artigo 18.º-A é alterado do seguinte modo:

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

«2. Se nos dois primeiros anos de qualquer dos períodos a que se refere o artigo 13.º não for atribuída ao Estado-Membro responsável por um operador de aeronaves abrangido pelo n.º 1, alínea b), do presente artigo, nenhuma das emissões atribuídas à aviação provenientes de voos por este efetuados, o operador de aeronaves é transferido para outro Estado-Membro responsável no que se refere ao período seguinte. O novo Estado-Membro responsável é o Estado-Membro com a estimativa mais elevada de emissões atribuídas à aviação provenientes dos voos efetuados por esse operador de aeronaves durante os dois primeiros anos do período anterior.»;

b) No n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A partir de 2024, pelo menos a cada dois anos, atualiza a lista de modo a incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto realizado uma das atividades da aviação enumeradas no anexo I. Se um operador de aeronaves não tiver realizado uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I durante os quatro anos civis consecutivos anteriores à atualização da lista, esse operador de aeronaves não é incluído na lista.»;

9) O artigo 25.º-A é alterado do seguinte modo:

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

«2. A União e os seus Estados-Membros continuam a procurar obter acordos sobre medidas globais para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, em conformidade com os objetivos do Regulamento (UE) 2021/1119 e do Acordo de Paris. À luz de tais acordos, a Comissão analisa se são necessárias alterações à presente diretiva tal como se aplica aos operadores de aeronaves.»;

b) São aditados os seguintes números:

«3. A Comissão adota um ato de execução que enumera os Estados, com exceção dos Estados do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA para os efeitos da presente diretiva, tendo por referência o ano de 2019 para o período de 2021 a 2023 e 85 % das emissões de 2019 para cada ano a partir de 2024. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

4. No que respeita às emissões libertadas até 31 de dezembro de 2026, provenientes de voos com origem ou destino nos Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3 do presente artigo, os operadores de aeronaves não são obrigados a devolver licenças de emissão nos termos do artigo 12.º, n.º 3, relativamente a essas emissões.
5. No que respeita às emissões libertadas até 31 de dezembro de 2026, provenientes de voos entre o EEE e Estados não enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3 do presente artigo, com exceção dos voos para a Suíça e para o Reino Unido, os operadores de aeronaves não são obrigados a devolver licenças de emissão nos termos do artigo 12.º, n.º 3, relativamente a essas emissões.
6. No que respeita às emissões provenientes de voos com origem e 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 do presente artigo e dos Estados cujo PIB *per capita* seja igual ou superior à média da União, os operadores de aeronaves não são obrigados a devolver licenças de emissões nos termos do artigo 12.º, n.º 3, relativamente a essas emissões.

7. Se a Comissão determinar que existe uma distorção significativa da concorrência, tal como uma distorção da concorrência causada pelo facto de um país terceiro aplicar o CORSIA de forma menos rigorosa na sua legislação nacional ou não impor as disposições do CORSIA de forma equitativa a todos os operadores de aeronaves, que seja 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, a Comissão adota atos de execução para isentar esses operadores de aeronaves dos requisitos de compensação estabelecidos no artigo 12.º, n.º 9, no que respeita às emissões provenientes de voos com origem e destino nesses Estados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

8. Se os operadores de aeronaves titulares 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, operarem voos entre dois Estados diferentes enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3 do presente artigo, incluindo voos entre a Suíça, o Reino Unido e os Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3 do presente artigo, e esses Estados autorizarem os operadores de aeronaves a utilizar unidades diferentes 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 outros tipos de unidades além das constantes da referida lista ou que 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. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.»;

10) Os artigos 28.º-A e 28.º-B passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 28.º-A

Derrogações aplicáveis antes da aplicação obrigatória da medida baseada no mercado global da OACI

1. Em derrogação do disposto no artigo 12.º, n.º 3, no artigo 14.º, n.º 3, e no artigo 16.º, os Estados-Membros consideram cumpridos os requisitos estabelecidos nas referidas disposições e não adotam nenhuma medida contra os operadores de aeronaves no que diz respeito a:
 - a) Todas as emissões provenientes de voos com origem e destino em aeródromos situados em Estados que não pertencem ao EEE, com exceção dos voos com destino a um aeródromo situado no Reino Unido ou na Suíça, em cada ano civil a partir de 1 de janeiro de 2021 e até 31 de dezembro de 2026, 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 TFUE 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, sem prejuízo da revisão a que se refere o artigo 28.º-B.

Para efeitos da aplicação dos artigos 11.º-A, 12.º e 14.º, as emissões verificadas provenientes de voos distintos dos referidos no primeiro parágrafo do presente número são consideradas emissões verificadas do operador de aeronaves.

2. Em derrogação do disposto no artigo 3.º-D, n.º 3, a quantidade 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 2026 é reduzido de modo a corresponder à sua quota-parte de emissões de licenças de aviação atribuídas a voos que não beneficiem das exceções previstas no n.º 1, alíneas a) e b) do presente artigo.
3. Em derrogação do disposto no artigo 3.º-G, os operadores de aeronaves não são obrigados a apresentar planos de monitorização que estabeleçam medidas de monitorização e de declaração das emissões dos voos que beneficiam das exceções previstas no n.º 1, alíneas a) e b) do presente artigo.
4. Em derrogação do 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 são 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 alimentado pelo Eurocontrol com dados do seu serviço de assistência do CELE. 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.
5. 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.

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 2027 e a cada três anos 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:
 - a) Aos instrumentos pertinentes da OACI, nomeadamente as normas e práticas recomendadas, bem como os progressos realizados na aplicação de todos os elementos do conjunto de medidas da OACI com vista à realização do objetivo mundial ambicioso a longo prazo adotado na 41.ª Assembleia da OACI;
 - b) Às recomendações aprovadas pelo Conselho da OACI relevantes para a medida baseada no mercado global, incluindo eventuais alterações às bases de referência;
 - c) À criação de um registo mundial;
 - d) Às medidas nacionais adotadas por países terceiros para aplicar a medida baseada no mercado global que será aplicável às emissões a partir de 2021;
 - e) Ao nível de participação na compensação ao abrigo do CORSIA por países terceiros, incluindo as implicações das suas reservas no que diz respeito a essa participação; e

- f) A outros acontecimentos internacionais pertinentes e instrumentos aplicáveis, bem como progressos no sentido da redução do impacto total da aviação nas alterações climáticas.

Em consonância com o «balanço global» do Acordo de Paris, a Comissão disponibiliza também informações sobre os esforços para cumprir o objetivo ambicioso global a longo prazo do setor da aviação de reduzir a zero as emissões líquidas de CO₂ da aviação até 2050, avaliado em consonância com os critérios referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) a f).

- 2. Até 1 de julho de 2026, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no qual avalia a integridade ambiental da medida baseada no mercado global da OACI, incluindo a sua ambição geral em relação às metas do Acordo de Paris, ao nível de participação na compensação nos termos do CORSIA, 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. A Comissão também publica esse relatório até 1 de julho de 2026.

3. O relatório da Comissão a que se refere o n.º 2 do presente artigo deve ser acompanhado de uma proposta legislativa, se for caso disso, para alterar a presente diretiva de forma coerente com os objetivos de temperatura do Acordo de Paris, com o compromisso de redução das emissões de gases com efeito de estufa para 2030 a nível de toda a economia da União e com o objetivo de alcançar a neutralidade climática até 2050, o mais tardar, e com o objetivo de preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União. A eventual proposta legislativa deve, se for caso disso, incluir a aplicação do CELE a voos com origem em aeródromos situados em Estados do EEE e com destino a aeródromos situados fora do EEE a partir de janeiro de 2027 e excluir voos de chegada com origem em aeródromos situados fora do EEE, caso o relatório referido no n.º 2 demonstre que:
- a) Até 31 de dezembro de 2025, a Assembleia da OACI não reforçou o CORSIA em consonância com a realização do seu objetivo mundial ambicioso a longo prazo, no sentido de cumprir os objetivos do Acordo de Paris; ou
 - b) Os Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, representam menos de 70 % das emissões da aviação internacional utilizando os dados mais recentes disponíveis.

A proposta que acompanha o relatório deve também, conforme adequado, permitir aos operadores de aeronaves a possibilidade de deduzirem quaisquer custos incorridos da compensação do CORSIA nessas rotas, a fim de evitar a dupla imposição de encargos. Se as condições referidas no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), do presente número não forem cumpridas, a proposta deve conter alterações à presente diretiva, conforme adequado, a fim de continuar a aplicar o CELE apenas aos voos no interior do EEE, aos voos com destino à Suíça e ao Reino Unido e aos voos com destino a Estados não enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3.

* 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).»;

11) Ao artigo 30.º é aditado o seguinte número:

«8. Em 2026, a Comissão inclui os seguintes elementos no relatório previsto no artigo 10.º, n.º 5:

- a) Uma avaliação dos impactos ambientais e climáticos dos voos com menos de 1 000 km e tomada em consideração de opções para reduzir esses impactos, designadamente uma análise dos modos de transporte público alternativos disponíveis e o aumento da utilização de combustíveis de aviação sustentáveis;
- b) Uma avaliação dos impactos ambientais e climáticos dos voos efetuados por operadores isentos nos termos da alínea h) ou k) da entrada «Aviação» da coluna «Atividades» do quadro do anexo I, bem como considerações sobre opções para reduzir esses impactos;
- c) Uma avaliação dos impactos sociais da presente diretiva no setor da aviação, nomeadamente sobre a respetiva mão de obra e os custos do transporte aéreo; e
- d) Uma avaliação da conectividade aérea das ilhas e dos territórios remotos, incluindo tomada em consideração da competitividade e a fuga de carbono, bem como sobre os impactos ambientais e climáticos.

O relatório previsto no artigo 10.º, n.º 5, é igualmente tido em consideração, se for caso disso, para a futura revisão da presente diretiva.»;

- 12) Os anexos I e IV são alterados nos termos do anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

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

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

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

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente/ A Presidente

ANEXO

- 1) Na coluna “Atividades” no quadro do anexo I da Diretiva 2003/87/CE, a entrada “Aviação” é alterada do seguinte modo:

- a) É inserido o seguinte parágrafo após o primeiro parágrafo:

«Voos entre aeródromos situados em dois Estados diferentes enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e voos entre a Suíça ou o Reino Unido e Estados enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e, para efeitos do artigo 12.º, n.ºs 6 e n.º 8, e do artigo 28.º-C, qualquer outro voo entre aeródromos situados em dois países terceiros diferentes, operados por operadores de aeronaves que preencham cumulativamente as seguintes condições:

- a) Os operadores de aeronaves são titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou estão registados num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro; e

b) Produzem emissões anuais de CO₂ superiores a 10 000 toneladas, provenientes da utilização de aeronaves com uma massa máxima à decolagem certificada superior a 5 700 kg que efetuem voos abrangidos pelo presente anexo, 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 2021; 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,
- vi) voos que precedam ou que se sigam a um voo humanitário, médico ou de combate a incêndios, desde que esses voos tenham sido realizados com a mesma aeronave e tenham sido necessários para realizar as referidas atividades humanitárias, médicas ou de combate a incêndios ou para deslocar a aeronave após essas atividades com vista à sua atividade seguinte.»;

b) Na subalínea i), o valor «30 000» é substituído pelo valor «50 000»;

2) No anexo IV, parte B, da Diretiva 2003/87/CE, a secção “Monitorização das emissões de dióxido de carbono” é alterada do seguinte modo:

a) É aditada a seguinte frase no final do quarto parágrafo:

«O fator de emissão para o querosene de aviação (Jet A1 ou Jet A) é de 3,16 (t CO₂/t combustível).»;

b) É inserido o seguinte parágrafo após o quarto parágrafo:

«As emissões provenientes de combustíveis renováveis de origem não biológica que utilizam hidrogénio proveniente de fontes renováveis em conformidade com o artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001 são classificadas com emissões nulas para os operadores de aeronaves que as utilizem até à adoção do ato de execução a que se refere o artigo 14.º, n.º 1, da presente diretiva.».
