COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre a participação voluntária no regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional(CORSIA), de 1 de janeiro de 2021, e sobre a opção selecionada para o cálculo dos requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção de Chicago e o Acordo de Paris

O objetivo da Convenção de Chicago (a seguir designada «a convenção») consiste em regulamentar o transporte aéreo internacional. Entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e instituiu a Organização da Aviação Civil Internacional.

O Acordo de Paris foi adotado pela Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, em dezembro de 2015, cujo objetivo consiste em limitar o aumento da temperatura do planeta bem abaixo dos 2 ºC em comparação com os níveis pré-industriais, e continuar a envidar esforços para limitar esse aumento a 1,5 ºC. Todos os setores da economia deverão contribuir para a redução destas emissões, incluindo a aviação internacional.

Todos os Estados-Membros da UE são partes em ambos os acordos. A UE e os seus Estados-Membros são partes no Acordo de Paris e comprometeram-se conjuntamente a reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa.

2.2. Organização da Aviação Civil Internacional

A Organização da Aviação Civil Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas. As metas e os objetivos desta organização consistem em desenvolver os princípios e as técnicas da navegação aérea internacional e em promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.A UE tem estatuto de observador *ad hoc* em vários organismos da OACI (assembleia e outros organismos técnicos).

2.3. Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA)

As normas e práticas recomendadas internacionais (SARP), a proteção do ambiente — Regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA) foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago, na sua 214.ª sessão, que decorreu em 27 de junho de 2018.

Os requisitos de monitorização, comunicação de informações e verificação (MRV) relativos às emissões de CO2 dos voos internacionais nos termos do anexo 16, volume IV, são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2019. Os requisitos de compensação de CO2 nos termos do anexo 16, volume IV, serão aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2021.

O capítulo 3, pontos 3.1.3 e 3.2.1, e o apêndice 1 («Procedimentos administrativos») do anexo 16, volume IV, exige que os Estados notifiquem à OACI, até 30 de junho de 2020

- a sua decisão de participar voluntariamente, ou de pôr termo à sua participação voluntária, a partir de 1 de janeiro de 2021[1];
- qual a opção selecionada para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023.

2.4. O Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE

O setor da aviação foi incluído no Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) desde 2012[2]. O CELE abrangeu as emissões dos voos com chegada ou partida do Espaço Económico Europeu (EEE), incluindo voos de e para países terceiros. Contudo, a fim de impulsionar a Organização da Aviação Civil Internacional e de facilitar os progressos no sentido de uma abordagem global para combater as emissões da aviação internacional, a União adotou derrogações temporárias para limitar o âmbito geográfico de modo a abranger apenas os voos intra-EEE, excluindo assim os voos extra-EEE, na pendência de desenvolvimentos internacionais[3].

A última revisão da Diretiva 2003/87/CE, em 2017, traduz o entendimento, enunciado no artigo 28.º-B, de que o CORSIA seria tido em conta através de uma alteração ao regime que rege o CELE, sob reserva de uma avaliação das principais características do CORSIA, incluindo em termos de participação, e de que tal deveria ser alcançado de forma coerente em relação ao objetivo climático da UE para 2030 (em conformidade com o princípio de não retrocesso previsto no Acordo de Paris[4]).

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Contexto

A União é forte defensora da medida da OACI baseada no mercado global, para as emissões da aviação internacional, CORSIA, que contribui para a luta contra as alterações climáticas. O apoio da União foi demonstrado, nomeadamente, pelo facto de o Parlamento Europeu e o Conselho terem alterado o CELE três vezes com o intuito de facilitar os progressos na OACI.

Embora o objetivo inicial do CORSIA se limite a compensar o aumento das emissões a partir de 2020, é importante apoiar os progressos iniciais e contribuir para uma participação adequada em prol da consecução do seu objetivo.

A Decisão (UE) 2016/915 do Conselho[5] estabeleceu a posição da União Europeia no que diz respeito a um instrumento internacional a elaborar pelos órgãos da OACI com vista à

---

1 O ponto 3.1.3 diz respeito à «inclusão do Estado no documento da OACI intitulado «Estados CORSIA para Estados Pares do Capítulo 3». Este ponto inclui uma nota que especifica que o documento em causa refere os «Estados que participam voluntariamente durante o período de conformidade de 1 de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2026». Note-se igualmente que o apêndice 1 exige que os Estados notifiquem a OACI de qualquer decisão de pôr termo à sua participação voluntária até 30 de junho de cada ano que precede o ano em que essa participação voluntária seria interrompida.

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.

3 Caso não seja adotada nenhuma alteração à Diretiva CELE pelo Parlamento Europeu e o Conselho até dezembro de 2023, o regime de comércio de licenças de emissão da UE para a aviação reverterá automaticamente ao seu âmbito de aplicação inicial, abrangendo nomeadamente todos os voos com partida de aeroportos nos Estados-Membros da UE e em todos os Estados da EFTA e com destino a outros aeroportos na UE/EFTA ou a países terceiros e, caso não estejam isentos através de legislação delegada, voos de chegada a aeroportos da UE/EFTA de países terceiros.

4 Artigo 3.º do Acordo de Paris.

5 Decisão (UE) 2016/915 do Conselho, de 30 de maio de 2016, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no que diz respeito a um instrumento internacional a elaborar pelos órgãos da OACI

aplicação, a partir de 2020, de uma medida única baseada no mercado global, aplicável às emissões da aviação internacional.

O objetivo do Regulamento (UE) 2017/2392[6] consiste, em especial, em «preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021». Tal como indicado no regulamento, «[a] operacionalização concreta [dessa medida] exigirá a intervenção das partes na OACI a nível nacional.»

O artigo 28.º-B da Diretiva 2003/87/CE (Diretiva CELE)[7] estipula que «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.»

A Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho[8] estabeleceu a posição a tomar, em nome da União, no âmbito da OACI, relativamente à primeira edição das SARP sobre o CORSIA no que diz respeito às diferenças que devem ser notificadas. Em conformidade com essa decisão, os Estados-Membros notificaram diferenças em relação à OACI, salientando as diferenças entre o CELE e o CORSIA (baseados, respetivamente, nas rotas e nos Estados) e que a aplicação do CORSIA pela UE ocorreria no quadro de uma revisão do CELE, tal como acordado aquando da sua última revisão de 2017[9]. O objetivo era preservar o acervo da UE e o futuro espaço político, bem como o nível de ambição da UE em matéria de clima.

Em 4 de março de 2020, a Comissão adotou uma proposta de «Lei Europeia do Clima»[10], segundo a qual a União estaria vinculada a um objetivo de neutralidade climática no seu território até 2050, tendo em vista o objetivo a longo prazo relativo à temperatura previsto no artigo 2.º do Acordo de Paris. Essa proposta baseia-se na conclusão de que é necessário tomar

---

com vista à aplicação, a partir de 2020, de uma medida única de âmbito mundial baseada no mercado, aplicável às emissões da aviação internacional, JO L 153 de 10.6.2016, p. 32.

6 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.

7 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.

8 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.

9 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.

10 Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o quadro para alcançar a neutralidade climática e que altera o Regulamento (UE) 2018/1999 (Lei Europeia do Clima), de 4.3.2020, COM(2020) 80.

medidas adicionais e que todos os setores terão de contribuir, devendo as políticas atuais reduzir as emissões de gases com efeito de estufa de 60 % até 2050, pelo que muito há ainda por fazer para alcançar a neutralidade climática.

Por último, a União manifestou diversas vezes o seu compromisso político de aplicar o CORSIA a partir do início da sua fase-piloto. Na ocasião mais recente, a declaração, em nome da UE e dos seus Estados-Membros, na 40.ª Assembleia da OACI, em 2019, serviu, por um lado, para indicar que a União preservaria a sua política espacial e a sua ambição em matéria de clima no que se refere à aplicação do CORSIA através do CELE e, por outro, para expressar que a União e os seus Estados-Membros continuaram a «apoiar firmemente o CORSIA» e se mantiveram «plenamente empenhados em aplicá-lo desde o início da fase-piloto». A União defendeu sistematicamente a necessidade de preservar a legislação pertinente da UE e a ambição climática, em consonância com o CELE, na sua última versão revista, e reiterada nas diferenças registadas em 2018, bem como na declaração da UE proferida na 40.ª Assembleia da OACI. Desde então, o Parlamento Europeu tem vindo a instar a Comissão e os Estados-Membros a salvaguardarem a autonomia legislativa da UE na aplicação da Diretiva CELE[11].

3.2. Posição proposta

É necessário adotar a posição em nome da União, antes da data-limite de 30 de junho de 2020, fixada pelas SARP do CORSIA, para que os Estados-Membros possam proceder às necessárias notificações.

Quanto à primeira questão - ou seja, a notificação de qualquer decisão de participar voluntariamente, ou de pôr termo à participação voluntária a partir de 1 de janeiro de 2021 - tendo em conta o compromisso político repetidamente assumido pela União e reconhecido pela OACI, os benefícios ambientais e internacionais de transporte associados ao CORSIA e a inexistência de qualquer alternativa viável a nível mundial, propõe-se notificar a participação voluntária dos Estados-Membros desde o início da fase-piloto em 1 de janeiro de 2021. A notificação estaria sujeita às diferenças registadas em 2018, em conformidade com a Decisão 2018/2027 do Conselho (UE) e a eventuais diferenças futuras, não prejudicando a revisão do CELE, tal como acordada em 2017, e a ambição da UE em matéria de clima, bem como a Diretiva Energias Renováveis[12].

Relativamente à segunda questão – ou seja, a notificação da opção selecionada para o cálculo dos requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023 – propõe-se que seja selecionada a opção das emissões de 2021, 2022 e 2023, respetivamente, para cada ano da fase-piloto, em vez da das emissões de 2020 para cada ano respetivo. Esta abordagem tem em conta os benefícios esperados no domínio do ambiente e dos transportes internacionais, a necessidade de incentivar os operadores a reduzirem os seus impactos ambientais e a importância de uma ação rápida, tendo igualmente em conta a dimensão dos potenciais custos de compensação para os operadores europeus e qualquer impacto na sua competitividade internacional. Com efeito, em comparação com a opção que consiste em escolher o ano de 2020 como referência, uma referência, respetivamente, aos anos de 2021, 2022 e 2023 deveria conduzir a uma maior eficácia ambiental. Tal deve-se ao facto de se prever que as emissões da aviação internacional sejam mais elevadas em 2021, 2022 e 2023 do que em 2020, nomeadamente em resultado do impacto significativo da pandemia de COVID-19 no tráfego aéreo e nas emissões.

---

[11] Resolução do Parlamento Europeu, de 28 de novembro de 2019, sobre a Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas de 2019, em Madrid, Espanha (CdP 25), P9_TA(2019)0079.

[12] 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.

Neste contexto, é necessário assegurar que as atuais e as eventuais diferenças futuras entre o direito da União e o CORSIA sejam devidamente tidas em conta. A notificação acima referida deve, por conseguinte, incluir uma referência à diferença notificada com base na Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho. Uma vez que essa diferença, na medida em que ainda é pertinente, diz apenas respeito à atribuição de competências dos Estados em função dos diferentes operadores, devido a certas diferenças de conceção entre o CORSIA e o CELE, a notificação supramencionada deve igualmente prever a possibilidade de notificar diferenças adicionais.

4. COERÊNCIA COM OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO

A decisão proposta é coerente com outras políticas da União, que complementa, designadamente, as políticas da energia, do ambiente e dos transportes. Corrobora a relação entre a participação no CORSIA e uma revisão da Diretiva CELE pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, tal como estabelecido no Regulamento 2017/2392. No entanto, a Comissão ainda não apresentou o relatório previsto no artigo 28.º-B da Diretiva CELE e, de um modo mais geral, a futura decisão do legislador neste domínio ainda não é conhecida. Por conseguinte, esta notificação deve ser considerada uma etapa intercalar, tendo em conta os pontos 3.1.3 e 3.2.1 do capítulo 3 e o apêndice 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago.

A fim de assegurar que este passo provisório não prejudica as futuras decisões políticas dos colegisladores, a notificação deve incluir uma referência à diferença já notificada nos termos da Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho, bem como a possibilidade de serem notificadas outras diferenças adicionais, tal como acima referido.

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica processual

5.1.1. Princípios

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

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

5.1.2. Aplicação ao caso em apreço

Nos termos do capítulo 3, ponto 3.1.3, e do apêndice 1 («Procedimentos administrativos») do anexo 16, volume IV, da Convenção, os Estados devem notificar a OACI, até 30 de junho de 2020, da sua decisão de participar voluntariamente, ou de pôr termo à sua participação voluntária a partir de 1 de janeiro de 2021, e da opção que selecionaram, em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo 16, volume IV, para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023.

Resulta destas disposições que determinados efeitos jurídicos do CORSIA, adotado através de uma decisão do Conselho da OACI, um organismo instituído por um acordo, dependem da apresentação de notificações pertinentes à OACI e dos termos dessas notificações. Por

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

conseguinte, a adoção de uma posição da União sobre essas notificações é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

5.2. Base jurídica material

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

5.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão com fundamento no artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

5.2.2. Aplicação ao caso em apreço

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

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

5.3. Conclusão

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

2020/0078 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

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

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional (a seguir designada «a Convenção»), cujo objetivo é regular o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

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

(3) A 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, adotou, em dezembro de 2015, o Acordo de Paris, cujo objetivo consiste em limitar o aumento da temperatura do planeta bem abaixo dos 2 ºC em comparação com os níveis pré-industriais, e continuar a envidar esforços para limitar esse aumento a 1,5 ºC. Todos os setores da economia deverão contribuir para essa redução das emissões, incluindo a aviação internacional.

(4) Em 2016, através da Resolução A39-3, a 39.ª Assembleia Geral da OACI decidiu desenvolver um mecanismo baseado no mercado global com o objetivo de limitar as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional aos seus níveis de 2020. A posição da União no que respeita à elaboração e à adoção desse mecanismo e dos seus diversos elementos pormenorizados foi estabelecida pela Decisão (UE) 2016/915 do Conselho[1].

(5) Em 27 de junho de 2018, na décima reunião da sua 214.ª sessão, o Conselho da OACI adotou a primeira edição do Volume IV do Anexo 16 da Convenção: as Normas e Práticas Recomendadas Internacionais de Proteção Ambiental - regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional («CORSIA»).

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

(6) Em 2017, a Diretiva 2003/87/CE[2] foi revista pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho através do Regulamento (UE) n.º 2017/2392[3], em especial com o intuito de preparar a aplicação de uma medida baseada no mercado global a partir de 2021, prever requisitos do direito da União para a monitorização, a comunicação de informações e a verificação das emissões para efeitos do CORSIA e especificar as disposições em matéria de apresentação de relatórios e de revisão relativamente ao CORSIA.

(7) As regras incluídas no CORSIA são suscetíveis de se tornarem vinculativas em conformidade com a Convenção e dentro dos limites nela previstos. Também são suscetíveis de se tornarem vinculativas para a União e para os seus Estados-Membros ao abrigo dos acordos internacionais em vigor no domínio do transporte aéreo.

(8) Para que a OACI possa ter plenamente em conta a atual situação jurídica a nível da União, as diferenças foram notificadas pelos Estados-Membros em conformidade com a Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho[4] . Segundo essas notificações, a Diretiva 2003/87/CE, na sua atual redação, aplica-se sem distinção da nacionalidade do operador aeronáutico e, em princípio, abrange os voos à partida ou à chegada de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual o Tratado se aplica. A Diretiva 2003/87/CE aplica-se sem distinção aos voos dentro dos Estados-Membros e/ou países do EEE e entre eles. Estes princípios aplicam-se tanto aos requisitos de monitorização, comunicação de informações e verificação, como aos requisitos de compensação.

(9) Sob reserva destas diferenças, os requisitos em matéria de MRV, estabelecidos no CORSIA, aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2019, foram incorporados na legislação da União[5] . Nos termos desta legislação, os dados relativos às emissões serão coligidos e transmitidos ao Secretariado da OACI para as emissões durante a fase-piloto.

(10) Nos termos do capítulo 3, ponto 3.1.3, e do apêndice 1 («Procedimentos administrativos») do anexo 16, volume IV, da Convenção, os Estados devem

---

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

3 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.

4 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.

5 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 de Execução (UE) 2018/2067 da Comissão, de 19 de dezembro de 2018, relativo à verificação de dados e à acreditação de verificadores nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 334 de 31.12.2018, p. 94) e 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).

notificar a OACI, até 30 de junho de 2020, a sua decisão de participar voluntariamente, ou de pôr termo à sua participação voluntária a partir de 1 de janeiro de 2021, bem como a opção que selecionaram, em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo 16, volume IV, para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023.

(11) Resulta destas disposições que determinados efeitos jurídicos do CORSIA, adotado através de uma decisão do Conselho da OACI, um organismo instituído por um acordo, dependem da apresentação de notificações pertinentes à OACI e dos termos dessas notificações. Por conseguinte, a adoção de uma posição da União sobre essas notificações é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

(12) A este respeito, é conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União, tendo em conta a obrigação de notificação acima referida, nomeadamente porque a participação voluntária no CORSIA e a escolha da opção prevista no ponto 3.2.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção podem influenciar de forma determinante os direitos e as obrigações num domínio abrangido pelo direito da União, nomeadamente a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis[6].

(13) A União e os seus Estados-Membros declararam repetidamente[7] que estão dispostos a participar no CORSIA a partir de 1 de janeiro de 2021.

(14) A participação voluntária no CORSIA também implica que deve ser selecionada uma opção, em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo 16, volume IV, da Convenção, para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período de 2021-2023. A este respeito, é conveniente basear os cálculos nas emissões em 2021, 2022 e 2023, respetivamente. Esta opção é suscetível de implicar um maior benefício para o ambiente e o transporte internacional do que a opção alternativa, ou seja, basear os cálculos nas emissões em 2020, uma vez que se prevê que as emissões da aviação internacional sejam mais elevadas em 2021, 2022 e 2023 do que em 2020, conduzindo assim a requisitos de compensação mais elevados. Garantiria também uma maior continuidade, tendo em conta que, para os anos de 2024, o ponto 3.2.2 do anexo 16, volume IV, também prevê um cálculo baseado no respetivo ano.

(15) A opção que consiste em escolher as emissões de 2021, 2022 e 2023, respetivamente, para o cálculo dos requisitos de compensação seria aplicável durante o período de 2021-2023 a todos os operadores de aeronaves atribuídos ao Estado-Membro em causa.

(16) Tal como acima referido, o sistema da Diretiva 2003/87/CE difere atualmente, sob determinados aspetos, do regime CORSIA. O artigo 28.º-B da Diretiva 2003/87/CE exige que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre as formas de aplicar o CORSIA na União através de uma revisão da diretiva, em consonância 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 preservar a integridade ambiental e a eficácia da ação climática da União. Para o efeito, no prazo de um ano a contar da adoção pela OACI dos instrumentos jurídicos pertinentes e

---

6 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.

7 Por exemplo, «Declaração de Bratislava» (aprovada pelo COREPER, ST 12029/16 (Anexo I)), OACI A39- WP/414 [aprovada pelo COREPER, ST 12029/16 (Anexo II)], OACI A40- WP/102 [aprovada pelo Conselho, ST 10227/1/19 (apêndice H)].

antes de estes se tornarem operacionais, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no qual avalia, nomeadamente, a ambição e a integridade ambiental do instrumento da OACI. Se for o caso, o relatório é acompanhado de uma proposta legislativa. A Comissão ainda não apresentou o referido relatório.

(17) Neste contexto, é necessário assegurar que as atuais e eventuais diferenças futuras entre o direito da União e o CORSIA sejam devidamente tidas em conta, a fim de preservar o sistema da União conforme necessário, incluindo a latitude do legislador para decidir sobre o futuro regime da União aplicável à zona em causa. A este respeito, o Parlamento Europeu instou a Comissão e os Estados-Membros[8] a salvaguardarem a autonomia legislativa da UE na aplicação da Diretiva 2003/87/CE.

(18) A notificação acima referida deve, por conseguinte, incluir uma referência à diferença notificada com base na Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho, que se aplica às matérias abrangidas pela participação voluntária. Uma vez que esta diferença, na medida em que ainda é pertinente, diz apenas respeito à atribuição da competência dos Estados em função dos diferentes operadores, a notificação acima referida deverá igualmente reservar a possibilidade de notificar diferenças adicionais.

(19) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OACI,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União, tendo em conta os pontos 3.1.3 e 3.2.1 do capítulo 3 e o apêndice 1 do anexo 16, volume IV, da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional e sobre a notificação à Organização da Aviação Civil Internacional no que respeita à

- participação voluntária dos Estados-Membros no regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional a partir de janeiro de 2021;

- opção selecionada para o cálculo dos requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período 2021-2023;

consta do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

[8] Resolução do Parlamento Europeu, de 28 de novembro de 2019, sobre a Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas de 2019, em Madrid, Espanha (CdP 25), P9_TA(2019)0079.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente