



Bruxelas, 30 de junho de 2022
(OR. fr, en)

10798/22

**Dossiê interinstitucional:
2021/0207(COD)**

**CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050**

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Delegações
n.º doc. ant.:	10509/22 ADD 2
n.º doc. Com.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Assunto:	Pacote Objetivo 55 Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global – Orientação geral

Junto se envia, à atenção das delegações, para informação, o texto em relação ao qual o Conselho (Ambiente) definiu uma orientação geral sobre a proposta em epígrafe na sua 3887.ª reunião, realizada em 28 e 29 de junho de 2022.

As alterações em relação à versão anterior (doc. 10509/22 ADD 2), resultantes dos debates no Conselho, estão assinaladas **a negrito e sublinhado**. As anteriores alterações à proposta da Comissão estão sublinhadas. O texto suprimido é assinalado por [...].

**Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE
no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível
de toda a economia da União
e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³ criou um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a fim de promover a redução destas emissões em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e que sejam economicamente eficientes. As atividades da aviação foram incluídas no sistema de comércio de licenças de emissão da UE pela Diretiva 2008/101/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (2) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC) – (a seguir designado por "Acordo de Paris"), – entrou em vigor em novembro de 2016⁵. As partes no Acordo de Paris acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais. A fim de alcançar os objetivos do Acordo de Paris, todos os setores da economia têm de contribuir para a redução das emissões, incluindo a aviação internacional.
- (3) O Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou a Primeira Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental – Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA) (anexo 16, volume IV da Convenção de Chicago) na décima reunião da sua 214.^a sessão, realizada em 27 de junho de 2018. A União e os seus Estados-Membros continuam a apoiar o CORSIA e estão empenhados em aplicá-lo desde o início da fase-piloto (2021-2023)⁶.

³ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

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

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

⁶ 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).

- (4) Em conformidade com a Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho⁷, os Estados-Membros notificaram o Secretariado da OACI das diferenças entre o CORSIA e o CELE. O objetivo era preservar o acervo da União e o futuro espaço político, bem como o nível de ambição da União em matéria de clima e o papel exclusivo do Parlamento Europeu e do Conselho na decisão sobre o teor da legislação da União. Na sequência da adoção da presente alteração da Diretiva 2003/87/CE, a notificação das diferenças entre o CORSIA e o CELE ao Secretariado da OACI deve ser atualizada por meio de uma segunda notificação das diferenças, em consonância com o direito da União, de maneira que reflita as revisões do direito da União.
- (5) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019⁸.
- (6) A União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990, no âmbito do compromisso de redução atualizado determinado a nível nacional para a União e para os seus Estados-Membros, que foi comunicado ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020⁹.
- (7) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo da União de redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.

⁷ Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho, de 29 de novembro de 2018, relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional a respeito da Primeira Edição das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental – regime de compensação e redução das do carbono da aviação internacional (CORSIA) (JO L 325 de 20.12.2018, p. 25).

⁸ COM(2019) 640 final.

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

¹⁰ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática ("Lei Europeia em matéria de Clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (8) A presente alteração da Diretiva 2003/87/CE visa a aplicação, no setor da aviação, das contribuições da União para os objetivos do Acordo de Paris e do quadro regulamentar para alcançar a meta climática vinculativa da União para 2030 de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990, estabelecida no Regulamento (UE) 2021/XXX.
- (9) A aviação deve contribuir para os esforços de redução das emissões necessários para alcançar a meta climática da União para 2030. Por conseguinte, a quantidade total de licenças de emissão atribuídas a atividades de aviação deve ser consolidada e sujeita ao fator de redução linear.
- (10) A consecução da ambição reforçada em matéria de clima exigirá a canalização do maior número possível de recursos para a transição climática. Consequentemente, todas as receitas das vendas em leilão que não forem atribuídas ao orçamento da União devem ser utilizadas para fins relacionados com o clima.
- (11) Em conformidade com o artigo 28.º-B, n.º 3, da Diretiva 2003/87/CE, a União avalia o CORSIA da OACI e aplica-o conforme adequado e de forma consentânea com o compromisso de redução das emissões estabelecido para 2030 a nível de toda a economia da União.
- (12) A quantidade total de licenças de emissão para atividades de aviação deve ser consolidada ao nível da atribuição a voos com origem num aeródromo situado no EEE ou com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido. A atribuição para 2024 deve basear-se na atribuição total aos operadores de aeronaves ativos em 2023, ajustada pelo fator de redução linear especificado no artigo 9.º da Diretiva 2003/87/CE. O nível de atribuição deve ser aumentado para ter em conta as rotas não abrangidas pelo CELE em 2023, mas que passarão a ser abrangidas pelo CELE de 2024 em diante.
- (13) O aumento da venda em leilão a partir do ano seguinte à entrada em vigor da presente alteração da Diretiva 2003/87/CE deve constituir a regra para a atribuição de licenças de emissão no setor da aviação, tendo em conta a capacidade do setor para repercutir junto dos seus clientes os custos acrescidos do CO₂. Deverão ser aplicados o abandono gradual da atribuição de licenças a título gratuito de 2024 a 2026 e a transição para a venda integral em leilão a partir de 2027.

(13-A) A transição da utilização de combustíveis fósseis para a utilização crescente de combustíveis de aviação sustentáveis terá um papel a desempenhar na consecução da descarbonização do transporte aéreo. No entanto, tendo em conta o elevado nível de concorrência entre os operadores de aeronaves, o desenvolvimento do mercado da UE de combustíveis de aviação sustentáveis e o importante diferencial de preços entre o querosene fóssil e os combustíveis alternativos, essa transição deverá ser apoiada por uma combinação de políticas do lado da oferta, como as constantes do [Regulamento RefuelEU Aviação], e do lado da procura, incentivando os pioneiros com apoios transitórios adequados para colmatar esses diferenciais de preços. Por conseguinte, durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030, as licenças de emissão deverão ser atribuídas de forma semelhante aos contratos por diferenças, cobrindo parte do diferencial de preços remanescente entre o querosene fóssil e os combustíveis identificados no artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento RefuelEU Aviação]. Essas licenças deverão ter em conta o preço do carbono, promovendo uma maior redução das emissões de gases com efeito de estufa, proporcionalmente à quantidade de combustíveis utilizados, conforme consta do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão. Para o efeito, deverá ser reservado um máximo de 20 milhões de licenças de emissão entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030. Essas licenças deverão provir do conjunto total de licenças disponíveis para a aviação e apenas deverão ser utilizadas, de forma não discriminatória, para voos abrangidos pelo CELE.

(13-B) Embora o CELE seja aplicável 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 dos voos que servem regiões insulares ou pequenos aeroportos, o mecanismo da presente diretiva destinado a colmatar a diferença de preços remanescente entre o combustível convencional para aviação e as alternativas ao mesmo deverá limitar os impactos adversos na conectividade aérea e atenuar o risco de fuga de carbono. Até 2028, a Comissão deverá apresentar um relatório sobre os possíveis efeitos na conectividade.

- (14) A Diretiva 2003/87/CE deve igualmente ser alterada no respeitante às unidades aceitáveis para efeitos de conformidade, de maneira que tenha em conta os critérios de admissibilidade de unidades de emissão adotados pelo Conselho da OACI na sua 216.^a sessão, em março de 2019, como elemento essencial do CORSIA. As companhias aéreas estabelecidas na União devem poder utilizar [...] unidades para efeitos de conformidade dos voos com origem ou destino em países terceiros que se considere estarem a participar no CORSIA. Para assegurar que a aplicação do CORSIA pela União apoia os objetivos do Acordo de Paris e incentiva uma ampla participação no CORSIA, as [...] unidades devem provir de Estados que são partes no Acordo de Paris e que participam no CORSIA, devendo ser evitada a dupla contabilização de [...] unidades.
- (15) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de [...] unidades em conformidade com o artigo 11.º-A da Diretiva 2003/87/CE, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para adotar uma lista das [...] unidades que o Conselho da OACI considerou aceitáveis para efeitos de conformidade no âmbito do CORSIA e que preenchem as condições de admissibilidade acima referidas. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.
- (16) Tendo em vista garantir a adoção das disposições necessárias para a autorização pelas partes participantes e de ajustamentos atempados à comunicação de emissões antropogénicas por fontes e remoções por sumidouros abrangidas pelas contribuições das partes participantes determinadas a nível nacional, bem como para evitar a dupla contabilização e um aumento líquido das emissões globais, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para estabelecer requisitos pormenorizados para essas disposições. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹².

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

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

- (17) [...] O cálculo dos requisitos de compensação no âmbito do CORSIA para [...] operadores de aeronaves estabelecidos na União deverá ser efetuado [...] com base nas Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental relativas ao Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional da OACI, tendo em conta o facto de o CORSIA não se aplicar a voos [...] com origem num aeródromo situado no EEE e com destino a um aeródromo situado no EEE, na Suíça ou no Reino Unido [...], em virtude do princípio de "distinção clara" ("clean cut"). Deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar uma metodologia de cálculo que tenha em conta as diferenças entre essas Normas Internacionais e Práticas Recomendadas e a Diretiva 2003/87/CE. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (18) A fim de assegurar condições uniformes para a identificação dos países que se considera estarem a aplicar o CORSIA para efeitos da Diretiva 2003/87/CE, nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, da referida diretiva, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução para adotar e manter a lista de Estados, com exceção dos países do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a participar no CORSIA para efeitos do direito da União. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (19) Uma vez que a aplicação e o cumprimento do CORSIA por operadores de aeronaves estabelecidos fora da União incumbem exclusivamente ao país de origem desses operadores de aeronaves, [...] 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 [...].

(19-A) Uma vez que a aplicação e o cumprimento do CORSIA por operadores de aeronaves estabelecidos fora da União incumbem exclusivamente ao país de origem desses operadores de aeronaves, [...] quando um operador de aeronaves estabelecido fora da União tenha emissões significativas provenientes de voos no interior do EEE, ou com origem num aeródromo situado no EEE com destino à Suíça ou ao Reino Unido, o país no qual esse operador de aeronaves está estabelecido poderá também notificar diferenças quanto à aplicação do CORSIA no que respeita a voos intraeuropeus. A Diretiva 2003/87/CE deverá ser revista à luz da evolução nesta matéria.

(19-B) A fim de incentivar a participação no CORSIA e evitar a sobreposição de instrumentos do CORSIA e do CELE para os mesmos voos, os operadores de aeronaves não deverão ser obrigados a devolver licenças de emissão no que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino em países que não sejam países do EEE, a Suíça e o Reino Unido, e que se considera estarem a participar no CORSIA para efeitos do direito da União.

(20) A fim de assegurar a igualdade de tratamento das rotas, voos com origem e destino em países que não aplicam o 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 ser isentados [...] 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 até 31 de dezembro de 2026.

(21) Os voos com origem ou destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, que não apliquem o CORSIA 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 anulação de unidades, sem data de termo para a isenção.

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

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

(23-A) 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 no anexo 16, volume IV, da Convenção sobre a Organização da Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de dezembro de 1944 (Convenção de Chicago). Os níveis de atribuição de licenças não são modificados como resultado do aumento do fator de emissão para o querosene de aviação porque a atribuição de licenças a título gratuito no setor da aviação está a ser gradualmente substituída pela venda em leilão, com vista a proporcionar maiores reduções de emissões.

- (24) A fim de assegurar condições de concorrência equitativas para as rotas entre dois países terceiros que aplicam o CORSIA, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à aceitação de outras [...] unidades nessas rotas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹³. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (25) Deve ser dada especial atenção à promoção da acessibilidade das regiões ultraperiféricas da União. Por conseguinte, é proposta uma derrogação temporária do CELE até 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.
- (26) A adoção de uma abordagem abrangente em matéria de inovação é importante para alcançar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e para a competitividade da indústria europeia. Este aspeto é particularmente significativo para setores de difícil descarbonização como a aviação e o transporte marítimo, em que é necessário combinar melhorias operacionais, combustíveis alternativos com impacto neutro no clima e soluções tecnológicas. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar que as disposições nacionais de transposição não prejudicam a inovação e são tecnologicamente neutras. A nível da UE, os esforços de investigação e inovação necessários são apoiados, entre outros, pelo Programa-Quadro Horizonte Europa, que inclui um financiamento significativo e novos instrumentos para os setores abrangidos pelo CELE.

¹³ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(26-A) Em conformidade com o artigo 12.º, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE, com a redação que lhe foi dada pela Decisão [XXX] [2021/0204 (COD)], o artigo 12.º, n.º 6, e o artigo 12.º, n.º 7, dessa diretiva são aplicáveis até 31 de dezembro de 2024 ou até ao termo do prazo de transposição da presente diretiva, consoante o que ocorrer primeiro. O prazo de transposição da presente diretiva termina em 31 de dezembro de 2023, pelo que, até essa data, o artigo 12.º, n.ºs 6 a 8, da Diretiva 2003/87/CE será aplicável na versão anterior às alterações introduzidas pela presente diretiva.

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

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

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

- (1) O artigo 3.º-C é alterado do seguinte modo:
 - a) O n.º 2 é suprimido;

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

"5. A Comissão determina a quantidade total de licenças de emissão a atribuir aos operadores de aeronaves para o ano de 2024 com base no número total de licenças de emissão atribuídas aos operadores de aeronaves que tenham exercido atividades de aviação abrangidas pelo anexo I em 2023, ajustadas pelo fator de redução linear especificado no artigo 9.º, e publica essa quantidade, assim como a quantidade de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito em 2024 [...] nos termos das regras de atribuição de licenças a título gratuito em vigor antes das alterações introduzidas pela [presente diretiva de alteração].

5-A. É reservado aos operadores de aeronaves, numa base não discriminatória, um máximo de 20 milhões da quantidade total de licenças de emissão a que se refere o n.º 5 para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2030 para o abastecimento dos combustíveis identificados no artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento RefuelEU Aviação] para voos sujeitos a requisitos de devolução de licenças nos termos do artigo 12.º, n.º 3. Essas licenças de emissão são atribuídas da mesma forma que um contrato por diferenças para cobrir parte do diferencial de preços entre o querosene fóssil, tendo em conta o preço do carbono, e o preço dos combustíveis relevantes. Abrangem 70 % do diferencial de preços remanescente entre o querosene fóssil e os combustíveis relevantes e **100 % da diferença de preços remanescente para a utilização desses combustíveis em aeroportos situados em ilhas com menos de 10 000 km², aeroportos que não são suficientemente grandes para serem definidos como aeroportos da União, em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento RefuelEU Aviação, ou aeroportos situados em regiões ultraperiféricas.** Se, num determinado ano, a procura de licenças de emissão para o abastecimento desses combustíveis for superior à disponibilidade de licenças de emissão, essas licenças são reduzidas de forma igual para todos os operadores de aeronaves em causa.

5-B. Cada operador de aeronave pode solicitar anualmente a atribuição de licenças de emissão para voos, de 1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2030, relativamente aos quais as licenças terão de ser devolvidas com base no abastecimento comunicado dos combustíveis para esses voos, em conformidade com a utilização de combustíveis comunicada nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão. Os Estados-Membros atribuem licenças de emissão aos operadores de aeronaves, sob reserva da disponibilidade dessas licenças e em conformidade com o ato de execução a que se refere o terceiro parágrafo.

A Comissão publica anualmente no Jornal Oficial informações pormenorizadas sobre a diferença de custos entre o querosene e os combustíveis relevantes.

A Comissão estabelece, por meio de atos delegados, as disposições pormenorizadas para o cálculo anual da diferença de custos e para a atribuição de licenças de emissão para o abastecimento dos combustíveis identificados no artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento ReFuelEU Aviação], e estabelece as modalidades pormenorizadas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa economizadas em conformidade com a utilização de combustíveis, conforme consta do Regulamento de Execução (UE) 2018/2066 da Comissão, bem como as disposições para ter em conta o preço do carbono na atribuição.

Até 1 de janeiro de 2028, a Comissão realiza uma avaliação no que se refere à aplicação do presente número e apresenta atempadamente as suas conclusões num relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório pode, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para incentivar o abastecimento dos combustíveis identificados no artigo 4.º, n.º 1, do [Regulamento ReFuelEU Aviação] através de outros instrumentos que não a atribuição de licenças de emissão a título gratuito, em articulação com a revisão a realizar nos termos do artigo 14.º do [Regulamento ReFuelEU Aviação].

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

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

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

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

"1. No período compreendido entre 2024 e 2026, são vendidas em leilão 15 % das licenças de emissão referidas no artigo 3.º-C, n.ºs 5 e 6, bem como uma parte dos restantes 85 % de licenças de emissão que teriam sido atribuídas a título gratuito. O remanescente das licenças de emissão desses anos é atribuído a título gratuito. A percentagem de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito para venda em leilão aumentará, durante os diferentes anos, como indicado a seguir.

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

[...]

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

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

[...] A partir de 1 de janeiro de 2027, é vendida em leilão a quantidade total de licenças de emissão que seriam atribuídas a título gratuito nesse ano, exceto a quantidade de licenças de emissão referida no artigo 3.º-C, n.º 5-A.

b) É aditado um novo n.º 1-A [...] com a seguinte redação:

[...] 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 em 2023. Este cálculo tem igualmente em conta as emissões verificadas das atividades de aviação comunicadas em relação a voos abrangidos pelo CELE apenas a partir de 1 de janeiro de 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) O n.º 2 é suprimido;

d) No n.º 3, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

"A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para completar a presente diretiva no respeitante às disposições pormenorizadas aplicáveis à venda em leilão, pelos Estados-Membros, de licenças de emissão da aviação em conformidade com os n.ºs 1 [...] e 1-A do presente artigo, incluindo as modalidades de venda em leilão que são tornadas necessárias [...] para a transferência de uma parte das receitas dessa venda em leilão para o orçamento geral da União enquanto recursos próprios, em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE.";

d-A) No n.º 3, terceiro período, a expressão "Para o período referido no artigo 3.º-C, n.º 1, o ano de referência é 2010 e, para cada período subsequente referido no artigo 3.º-C" é substituída por "Para cada período referido no artigo 13.º";

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

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

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

[...]¹⁴

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

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

"1. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou **registados** num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, devem poder utilizar as seguintes unidades para cumprirem as obrigações de cancelar as unidades no que diz respeito à quantidade notificada previstas no artigo 12.º, n.º 8 [...].;

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

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

¹⁴ A mesma proposta é igualmente apresentada no artigo 1.º, n.º 8, da diretiva geral de alteração e justificada no considerando 25 da referida proposta. Uma vez que os dois dossiês estão a evoluir em paralelo, sugere-se que a alteração na outra proposta apenas seja efetuada quando tal seja justificado nos considerandos.

- c) Créditos autorizados por acordos entre as partes nos termos do n.º 5;
- d) Créditos emitidos no âmbito de projetos a nível da União nos termos do artigo 24.º-A.

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

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

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

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

c) O n.º 4 é suprimido;

d) É aditado o seguinte n.º 8:

"8. A Comissão adota atos de execução que enumeram [...] as unidades que o Conselho da OACI tenha considerado admissíveis e que preencham as condições estabelecidas nos n.ºs 2 e 3. A Comissão altera essa lista sempre que necessário. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.º";

(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 7, as compensações referentes ao ano civil anterior no que respeita a voos com origem ou destino e entre os países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e a voos entre a Suíça, o Reino Unido e países 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 7, os requisitos de compensação final total para um determinado período de conformidade com o CORSIA, e informam os operadores de aeronaves até ao dia 30 de novembro do ano subsequente ao último ano do período de conformidade com o CORSIA pertinente.

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;
- 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 2019.

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.";

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

"7. [...] O cálculo das responsabilidades de compensação [...] a que se refere o n.º 6 para efeitos do Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional da OACI [...] é efetuado no que respeita a voos com origem, destino ou entre os países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e a voos entre a Suíça ou o Reino Unido e os países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3. [...]"

A Comissão adota atos de execução que especificam mais pormenorizadamente a metodologia de cálculo dos requisitos de compensação para operadores de aeronaves. Esses atos de execução baseiam-se na metodologia referida nas Normas Internacionais e Práticas Recomendadas de Proteção Ambiental do Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional [...] a que se refere o parágrafo anterior. Devem, no entanto, incluir as adaptações necessárias à metodologia para assegurar a conformidade com as disposições da presente diretiva. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.;"

O primeiro desses atos de execução é adotado até [1 de maio de 2024]. A Comissão deve assegurar que nenhum operador de aeronaves abrangido pelo n.º 6 do presente artigo esteja sujeito a responsabilidades de compensação que se somem ou se sobreponham à obrigação de devolver licenças de emissão nos termos da presente diretiva no que respeita aos mesmos voos durante o período de conformidade com o CORSIA 2021-2023. "

8. [...] 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 deve ser efetuada até 31 de janeiro de 2025 para as emissões no período de 2021 a 2023, até 31 de janeiro de 2028 para as emissões no período de 2024 a 2026, até 31 de janeiro de 2031 para as emissões no período de 2027 a 2029,[...] até 31 de janeiro de 2034 para as emissões no período de 2030 a 2032 e até 31 de janeiro de 2037 para as emissões no período de 2033 a 2035.";

(7) O artigo 18.º-A [...] é alterado do seguinte modo:

a) Na primeira frase do n.º 2, a expressão "período referido no artigo 3.º-C" é substituída por "'período referido no artigo 13.º'";

b) O n.º 3, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

"b) A partir de 2024, pelo menos a cada dois anos, atualiza a lista para incluir os operadores de aeronaves que tenham entretanto realizado uma das atividades da aviação enumeradas no anexo I. Se um operador de aeronave 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 aeronave não é incluído na lista atualizada.";

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

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

"2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 3.º-D, n.º 3, no artigo 10.º, n.º 4, no artigo 10.º-A, n.ºs 1 e 8, no artigo 10.º-B, n.º 5, [...] no artigo 19.º, n.º 3, no artigo 22.º, no artigo 24.º, n.º 3, no artigo 24.º-A, n.º 1, no artigo 25.º-A, n.º 1 e no artigo 28.º-C é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de 8 de abril de 2018.

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

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

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

(9) Ao artigo 25.º-A, são aditados os seguintes n.ºs 3 [...] a 8:

"3. A Comissão adota um ato de execução que enumera os países, com exceção dos países do EEE, da Suíça e do Reino Unido, que se considera estarem a aplicar o CORSIA para os efeitos da presente diretiva, [...]. Esse ato de execução é adotado nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.

4. No que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino em países enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, 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 que ocorram até 31 de dezembro de 2026, provenientes de voos entre o EEE e países não enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3, com exceção dos voos para a Suíça e o Reino Unido, os operadores de aeronaves não são obrigados a 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 ou destino nos países menos desenvolvidos e nos pequenos estados insulares em desenvolvimento, tal como definidos pelas Nações Unidas, com exceção dos enumerados no ato de execução adotado nos termos do n.º 3 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 prejudicial para os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro ou **registados** num Estado-Membro, incluindo nas regiões ultraperiféricas, dependências e territórios desse Estado-Membro, fica habilitada a adotar atos de execução para isentar esses operadores de aeronaves dos requisitos de devolução estabelecidos no artigo 12.º, n.º 8, no que respeita às emissões provenientes de voos com origem ou destino nesses países. A distorção da concorrência pode ser causada pelo facto de um país terceiro aplicar o CORSIA de forma menos rigorosa na sua legislação nacional ou não aplicar as disposições do CORSIA de forma equitativa a todos os operadores de aeronaves. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.";

8. No caso dos 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, a Comissão fica habilitada a adotar atos de execução que autorizem esses operadores de aeronaves a utilizar outras unidades além das constantes da referida lista ou os isentem do cumprimento das condições previstas no artigo 11.º-A, n.ºs 2 e 3, no que respeita às emissões provenientes desses voos. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º-A, n.º 2.";

9-A) No artigo 28.º-A, n.º 6, a expressão "Em derrogação dos artigos 3.º-G, 12.º, 15.º e 18.º-A" é substituída por "Em derrogação dos artigos 12.º, 15.º e 18.º-A".

9-B) Ao artigo 30.º, é aditado o seguinte número:

6. Até 2028, a Comissão efetua uma avaliação e apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o impacto da presente diretiva na conectividade das ilhas e dos territórios remotos, na competitividade e no risco de fuga de carbono.

(10) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) No quadro, o segundo parágrafo da entrada "Aviação" da coluna "Atividades"¹⁵, passa a ter a seguinte redação:

"Voos entre aeródromos situados em dois países 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 países enumerados no ato de execução adotado nos termos do artigo 25.º-A, n.º 3, e, para efeitos dos artigos 12.º, n.º 6, 12.º, n.º 7, e 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) 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;

¹⁵ Introduzido pela decisão de notificação na sua redação aprovada pelo Coreper no documento 9366/22 – depende do resultado final das negociações sobre o dossiê 2021/0204 (COD).

b) Produzam 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 anexo I, com exceção dos voos com partida e chegada no mesmo Estado-Membro (incluindo regiões ultraperiféricas do mesmo Estado-Membro), a partir de 1 de janeiro de 2019. Para efeitos do presente ponto, não são tidas em conta as emissões provenientes dos seguintes tipos de voos: i) voos estatais; ii) voos humanitários; iii) voos médicos; iv) voos militares; v) voos de combate a incêndios."

b) No quadro, na coluna "Atividades" da entrada "Aviação", subalínea i), o valor "30 000" é substituído por "50 000";

10-A) É suprimido o anexo I-A¹⁶.

(11) No anexo IV, parte B, é inserida a seguinte frase no final do quinto parágrafo:

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

Artigo 2.º

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

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

¹⁶ Introduzido pela decisão de notificação na sua redação aprovada pelo Coreper no documento 9366/22.

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

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente / A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente
