



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2020)219 final

Proposta de DECISÃO DO CONSELHO que altera a Decisão (UE) 2016/915 do Conselho no que diz respeito ao período de referência a utilizar para medir o aumento das emissões de CO₂, a fim de ter em conta as consequências da pandemia de COVID-19 no contexto do CORSIA



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de Março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de DECISÃO DO CONSELHO que altera a Decisão (UE) 2016/915 do Conselho no que diz respeito ao período de referência a utilizar para medir o aumento das emissões de CO₂, a fim de ter em conta as consequências da pandemia de COVID-19 no contexto do CORSIA.

PARTE II – CONSIDERANDOS

A presente proposta vem no seguimento da pandemia de COVID-19, tendo por objeto uma decisão que adapta a posição a adotar, em nome da União, na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) acerca do regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA), relativamente ao período de referência para a medição do aumento das emissões de CO₂ (também chamado «cenário de base»).

A proposta começa por fazer referência à Convenção de Chicago, que entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e cujo objetivo se prende com a regulamentação do transporte aéreo internacional. Por sua vez, a Convenção de Chicago veio criar a OACI, uma agência especializada das Nações Unidas, que tem por objetivo desenvolver os princípios e as técnicas de navegação aérea internacional e promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional – sendo os Estados-Membros da União Europeia seus membros e observadores em alguns dos seus organismos.

A proposta escrutinada faz igualmente referência ao Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, cujo propósito se baseia na limitação do aumento da temperatura do planeta bem abaixo dos 2 °C em comparação com os níveis pré-industriais e dando prossecução aos esforços para limitar esse aumento a 1,5 °C,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

sendo que todos os setores da economia devem contribuir para a redução de emissões, incluindo o setor da aviação internacional.

Refere ainda que 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»). Nos termos da Decisão (UE) 2018/2027 do Conselho, os Estados-Membros notificaram à OACI as diferenças entre a Diretiva 2003/87/CE e o CORSIA, nomeadamente o facto de a Diretiva 2003/87/CE se aplicar independentemente da nacionalidade dos operadores aéreos, abrangendo os voos à partida ou à chegada de um aeródromo situado no território de um Estado-Membro ao qual o Tratado se aplique, e aplicando-se indiscriminadamente aos voos dentro dos Estados-Membros e/ou dos países do EEE e entre eles.

Considera-se que a pandemia de COVID-19 irá levar a uma redução substancial das emissões de CO₂ da aviação internacional em 2020, à qual se seguirá uma redução substancial dos valores das emissões definidos pelo CORSIA, a menos que haja uma revisão ou alteração desses valores, implicando requisitos de compensação substancialmente superiores e dependendo da taxa de recuperação do tráfego aéreo internacional e da evolução das emissões de CO₂ por ele geradas.

A proposta menciona que a decisão do Conselho da OACI de alterar os valores das emissões utilizados para calcular os fatores de aumento ao abrigo do CORSIA, relativamente ao período de referência tido em conta («cenário de base»), poderá ser tomada na sua 220.ª sessão (decorrida entre 8 e 26 de junho de 2020) ou na sua 221.ª sessão, sendo que quaisquer alterações aos seus termos produz efeitos jurídicos.

Tendo em conta o contexto da pandemia de COVID-19, e apesar de os Estados-Membros da União Europeia terem defendido a fixação de um objetivo global de redução das emissões de gases com efeito de estufa da aviação internacional não superior aos níveis de 2020, julga-se pertinente considerar o ano civil de 2019 como único período de referência, com vista a preservar os elementos fundamentais de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

conceção do CORSIA e, ao mesmo tempo, refletir o objetivo a longo prazo da OACI de um aumento da neutralidade carbónica a partir de 2020, tal como estabelecido na Resolução A 39-3.

Da mesma forma, expõe-se que a alternativa de estabelecer vários cenários de base para diferentes países, em função do seu nível de desenvolvimento, do seu ano de adesão ao CORSIA ou de outros critérios - proposta indicada por alguns países -, não deve ser apoiada, pois contrariaria os princípios da Convenção de Chicago, o princípio da não-discriminação (assente na Resolução A40-19), para além de colocar em risco a existência do CORSIA no seu atual formato e, eventualmente, levar à sua desagregação.

Não obstante, a proposta presentemente escrutinada determina que o princípio da revisão regular do CORSIA a cada três anos continua a ser aplicado - estando a primeira prevista para 2022 -, e que a revisão é tanto mais pertinente quanto maior for o tempo necessário para que o setor da aviação internacional atinja o nível de tráfego anterior à crise e as respetivas emissões. No caso de haver uma recuperação lenta, supõe-se que o cenário de base de 2019 leve a uma ausência de requisitos (mínimos) de compensação durante a fase-piloto do CORSIA (2021-2023). É preciso, portanto, assegurar a coerência em relação ao objetivo ambicioso a longo prazo de redução das emissões de CO₂.

Ao mesmo tempo, a proposta alude para a necessidade das revisões incluírem uma avaliação “dos progressos na consecução do objetivo ambicioso da OACI de manter ao mesmo nível as emissões globais líquidas de carbono da aviação internacional a partir de 2020; do impacto sobre o mercado e os custos do regime nos Estados, os operadores aéreos e a aviação internacional; e do funcionamento dos elementos de conceção do regime”. Para além disso, as revisões devem ter em conta as “melhorias do regime suscetíveis de promover o objetivo do Acordo de Paris, em particular os seus objetivos a longo prazo em matéria de temperatura; e ponderar a atualização dos elementos de conceção do regime para melhorar a sua aplicação, aumentar a sua eficácia e minimizar as distorções do mercado”.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Por último, a proposta refere que poderá ser relevante reexaminar o nível de ambição do CORSIA e mesmo o cenário de base numa futura revisão, tendo em conta a taxa de recuperação do tráfego aéreo internacional, sendo um aumento desse nível de ambição coerente com a posição da União estabelecida na Decisão (UE) 2016/915 do Conselho. Ademais, uma alteração da posição da União relativamente ao CORSIA, decorrente da pandemia de COVID-19, não afetaria o apoio da UE aos objetivos da OACI de aumentar a neutralidade carbónica a partir de 2020.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

A presente proposta tem por base jurídica o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

b) Do Princípio da Subsidiariedade

Atendendo a que esta iniciativa incide sobre um regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional, pode-se considerar que os objetivos da presente proposta e comunicação não podem ser suficientemente cumpridos pelos Estados-Membros e que podem ser mais bem alcançados a nível da União, pelo que a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Por conseguinte, esta respeita e cumpre o princípio da subsidiariedade.

PARTE III - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

A autora do presente parecer exime-se de, nesta sede, manifestar a sua opinião, a qual é de "*elaboração facultativa*" nos termos do nº 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

PARTE IV – PARECER



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da Comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade;
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 14 de julho de 2020

A Deputada Autora do Parecer

(Fabiola Cardoso)

A Presidente da Comissão

(Luís Capoulas Santos)