



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 12 décembre 2017
(OR. en)**

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

**CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713**

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021**

RÈGLEMENT (UE) 2017/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

modifiant la directive 2003/87/CE
en vue de maintenir l'actuelle restriction
du champ d'application pour les activités aériennes
et de préparer la mise en œuvre
d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 288 du 31.8.2017, p. 75.

² Position du Parlement européen du 12 décembre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

considérant ce qui suit:

- (1) La 21^e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) s'est tenue à Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015. À cette conférence, un accord international (ci-après dénommé "accord de Paris") a été adopté pour renforcer la riposte mondiale aux changements climatiques. L'accord de Paris fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à contenir l'élévation de la température de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action pour la limiter à 1,5 °C par rapport à ces mêmes niveaux. L'accord de Paris a été approuvé au nom de l'Union par la décision (UE) 2016/1841 du Conseil¹. Il est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Paris, tous les secteurs devront apporter leur contribution et les parties établiront, communiqueront et actualiseront les contributions déterminées au niveau national successives. Des mesures devraient donc également être prises par le biais de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour réduire les émissions du secteur de l'aviation internationale.

- (2) La protection de l'environnement est l'un des plus importants défis auxquels l'Union est confrontée. Les objectifs environnementaux de l'Union visés à l'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sont la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles, et la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

¹ Décision (UE) 2016/1841 du Conseil du 5 octobre 2016 relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de l'accord de Paris adopté au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (JO L 282 du 19.10.2016, p. 1).

- (3) Dans ses conclusions des 23 et 24 octobre 2014, le Conseil européen a fixé comme objectif contraignant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Le 6 mars 2015, le Conseil a formellement approuvé cette contribution de l'Union et de ses États membres, qui constitue leur contribution déterminée au niveau national prévue au titre de l'accord de Paris. Dans ses conclusions d'octobre 2014, le Conseil européen a stipulé que l'objectif devait être atteint collectivement par l'Union, de la manière la plus efficace possible au regard des coûts, les réductions à opérer d'ici 2030 dans les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE) et dans les secteurs qui n'en relèvent pas s'élevant respectivement à 43 % et 30 % par rapport à 2005. Tous les secteurs économiques devraient contribuer à la réalisation de ces réductions. Il convient que la Commission facilite les échanges entre les États membres en ce qui concerne les bonnes pratiques et les enseignements tirés dans le secteur de la mobilité à faible taux d'émissions.

- (4) Un SEQE de l'UE réformé et fonctionnel et un instrument renforcé de stabilisation du marché constitueront les principaux instruments européens en vue de la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de 40 % visé dans les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014, assorti d'un facteur linéaire et d'une allocation de quotas à titre gratuit au-delà de 2020. Ces dispositions devraient être conformes aux objectifs de l'Union en matière de climat et à ses engagements au titre de l'accord de Paris. La part mise aux enchères devrait être exprimée en pourcentage dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil¹, afin d'augmenter la sécurité de planification en ce qui concerne les décisions d'investissement, d'accroître la transparence, de réduire au minimum la fuite de carbone et de rendre le système dans son ensemble plus simple et plus facile à comprendre. Dans le cadre de ses déclarations régulières au titre du règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil², la Commission devrait également évaluer les résultats du dialogue de facilitation de 2018. Les dispositions de la directive 2003/87/CE devraient faire l'objet de réexamens au regard de l'évolution de la situation au niveau international et des efforts déployés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, y compris le premier bilan mondial en 2023, ainsi que les bilans mondiaux suivants, qui seront effectués tous les cinq ans, dans le but d'orienter les contributions déterminées au niveau national ultérieures.

¹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

² Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

(5) L'Union et ses États membres s'efforcent depuis 1997 de faire avancer les discussions pour parvenir à un accord international pour réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation et ont mis en place, en 2008, une législation destinée à limiter l'incidence des activités aériennes sur le changement climatique au moyen du SEQE de l'UE, opérationnel depuis 2005. Dans son arrêt du 21 décembre 2011¹, la Cour de justice de l'Union européenne a estimé que l'intégration des activités aériennes dans le SEQE de l'UE en vertu de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil² n'enfreignait pas le droit international. Afin de faciliter les négociations au sein de l'OACI, l'Union a adopté deux dérogations temporaires au SEQE de l'UE, de manière à limiter les obligations de mise en conformité aux émissions des vols entre des aéroports situés dans l'Espace économique européen (EEE), avec égalité de traitement des exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. Le règlement (UE) n° 421/2014 du Parlement européen et du Conseil³, qui constitue la dérogation la plus récente au SEQE de l'UE, a limité les obligations de mise en conformité aux vols intra-EEE entre 2013 et 2016, et prévoit d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination et en provenance d'aéroports situés en dehors de l'EEE à partir du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du réexamen prévu par ledit règlement.

¹ Arrêt de la Cour de justice du 21 décembre 2011, *Air Transport Association of America et autres/Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI :EU:C:2011:864.

² Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 8 du 13.1.2009, p. 3).

³ Règlement (UE) n° 421/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, d'ici 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale (JO L 129 du 30.4.2014, p. 1).

- (6) Les travaux menés par l'OACI en vue d'un mécanisme de marché pour les émissions de l'aviation internationale constituent un élément du "train de mesures" visant à atteindre l'objectif indicatif d'une croissance neutre en carbone à compter de 2020 (CNC 2020), et devraient être complétés par des progrès dans le domaine de la gestion du trafic aérien et des technologies de propulsion. Continuer à élaborer des stratégies et des programmes en matière de recherche sera essentiel pour favoriser l'innovation technologique et les améliorations opérationnelles nécessaires afin de dépasser l'objectif de CNC 2020 et de parvenir à une réduction, en termes absolus, des émissions dans l'ensemble du secteur.
- (7) Plusieurs mesures visant à empêcher le morcellement de l'espace aérien européen ont été adoptées au niveau de l'Union, dans le but d'améliorer le flux du trafic aérien et le contrôle de l'utilisation qui est faite de l'espace aérien et, partant, de réduire les émissions. Les États membres se sont de nouveau engagés à mettre en œuvre le concept de ciel unique européen, prenant en considération la croissance escomptée du volume du trafic aérien dans les années à venir. Afin de progresser au niveau de la gestion du trafic aérien, il convient d'accélérer la mise en œuvre de l'entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR). D'autres mesures telles que l'utilisation du GNSS pour la navigation par satellite, les initiatives technologiques conjointes telles que Clean Sky I et Clean Sky II, ainsi que les programmes de recherche de l'Union, tels que Horizon 2020 et ses successeurs, contribueront également à améliorer l'efficacité et à réduire les émissions du secteur de l'aviation.

- (8) Compte tenu de la résolution adoptée lors de la 39^e assemblée de l'OACI en octobre 2016 en ce qui concerne la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 pour compenser les émissions de l'aviation internationale qui dépasseraient les niveaux de 2020, il est prévu que l'OACI adopte en 2018 des normes et pratiques recommandées (NPR) afin de compléter cette résolution et de permettre la mise en œuvre du mécanisme mondial. Toutefois, la mise en œuvre concrète de ce mécanisme nécessitera une action au niveau national de la part des États membres de l'OACI. En outre, il est nécessaire que l'OACI élabore les modalités de gouvernance, y compris un système de registres. Dans ce contexte, afin d'encourager une dynamique au sein de l'OACI et de faciliter la mise en œuvre concrète de son régime, la dérogation actuelle aux obligations prévues par le SEQE de l'UE pour les vols à destination et en provenance de pays tiers devrait être prolongée jusqu'au 31 décembre 2023, sous réserve d'un réexamen, pour permettre d'acquérir l'expérience nécessaire pour la mise en œuvre du régime de l'OACI. En raison de la prolongation de la dérogation, la quantité de quotas à mettre aux enchères ou à allouer à titre gratuit, y compris à partir de la réserve spéciale, devrait rester proportionnelle à la réduction de l'obligation de restitution. À partir du 1^{er} janvier 2021, il convient de réduire chaque année le nombre de quotas alloués aux exploitants d'aéronefs conformément au facteur de réduction linéaire applicable à tous les autres secteurs relevant du SEQE de l'UE, sous réserve du réexamen effectué eu égard à la mise en œuvre du régime de l'OACI. Ce réexamen sera préparé dans le plein respect des lignes directrices "Mieux légiférer" et des consultations appropriées seront menées auprès de toutes les parties intéressées, y compris les États membres. Il convient de continuer à annuler les quotas qui ne sont pas alloués à partir de la réserve spéciale.

- (9) Les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas, ou leur équivalent en valeur financière, devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, en particulier dans les pays en développement, financer des travaux de recherche et développement à des fins d'atténuation et d'adaptation, notamment dans les domaines de l'aéronautique, des transports aériens et des carburants de substitution durables pour l'aviation, réduire les émissions au moyen de transports à faibles émissions et couvrir les coûts de gestion du SEQE de l'UE. Il convient que les États membres ayant recours à ces recettes pour cofinancer la recherche et l'innovation prêtent une attention particulière aux programmes ou initiatives au titre du neuvième programme-cadre de recherche. Pour que l'Union honore ses engagements, il est essentiel de garantir la transparence dans l'utilisation des recettes provenant de la vente aux enchères des quotas au titre de la directive 2003/87/CE, à travers la transmission de déclarations par les États membres, conformément à l'article 17 du règlement (UE) n° 525/2013.
- (10) Il convient de préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE face au risque que les obligations des exploitants d'aéronefs et d'autres exploitants soumis à la réglementation d'un État membre deviennent caduques. Par conséquent, les quotas délivrés par cet État membre ne devraient pouvoir être utilisés que si les obligations de restituer des quotas d'émissions ne risquent pas de devenir caduques d'une manière qui porte atteinte à l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE. Il convient de conférer à la Commission le pouvoir de prendre les mesures nécessaires pour protéger en conséquence l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE. Il y a lieu de maintenir de telles mesures jusqu'à ce qu'elles ne soient plus nécessaires du fait d'un changement de circonstances.

- (11) Étant donné que les principales caractéristiques du mécanisme de marché mondial n'ont pas encore été définies et que la mise en œuvre de celui-ci dépend de la législation des États et des régions participants, la Commission devrait régulièrement faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans les négociations au sein de l'OACI, notamment en ce qui concerne les instruments pertinents adoptés dans le cadre de l'OACI, y compris les NPR, les mesures prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions pour la période 2021-2035, les efforts visant à mettre en place des mesures ambitieuses et contraignantes pour atteindre l'objectif à long terme du secteur de l'aviation qui consiste à diminuer de moitié ses émissions de CO₂, d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005, ainsi que d'autres évolutions en la matière au niveau international et d'autres instruments applicables tels que les règles dans le cadre de la CCNUCC et de l'accord de Paris concernant les marchés du carbone et la comptabilité carbone. Une fois que la nature et la teneur des instruments de l'OACI auront été clairement définies, et avant l'entrée en application du mécanisme de marché mondial de l'OACI, il convient que la Commission présente un rapport dans lequel elle devrait aborder la manière de transposer ces instruments dans le droit de l'Union par le biais d'une révision de la directive 2003/87/CE. Le cas échéant, la Commission devrait également prendre en considération les règles applicables aux vols intra-EEE. Ce faisant, la Commission devrait tenir compte dans son rapport de la nécessité de garantir la compatibilité avec le droit de l'Union, en particulier pour éviter toute distorsion de concurrence et pour réduire au minimum toute charge administrative inutile pour les États membres et les exploitants d'aéronefs. La Commission devrait accompagner son rapport d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil, qui permette de garantir la contribution du secteur de l'aviation au respect de l'engagement de l'Union consistant à réduire, à l'horizon 2030, les émissions de tous les secteurs de l'économie.

- (12) Pour préparer la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI, il est nécessaire de disposer, le plus tôt possible, de données pertinentes concernant les émissions liées aux activités aériennes. Il convient de surveiller, déclarer et vérifier ces émissions conformément à des principes identiques à ceux qui régissent la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions liées aux activités aériennes en vertu de la directive 2003/87/CE. En conséquence, la Commission devrait adopter, aux fins de la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI, des dispositions relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification qui empêchent toute distorsion de concurrence. Ces dispositions devraient être conformes aux principes énoncés dans le règlement visé à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE et devraient garantir que les déclarations d'émissions présentées sont vérifiées conformément aux principes et critères de vérification visés à l'article 15 de ladite directive. Il y a lieu d'adopter ces dispositions conformément à la procédure applicable à la surveillance, à la déclaration et à la vérification qui est prévue dans la directive 2003/87/CE.

- (13) L'aviation a également une incidence sur le climat du fait des rejets d'oxyde d'azote, de vapeur d'eau, ainsi que de particules de sulfate et de suie à haute altitude, ce qui pourrait avoir un effet important sur le climat, selon des recherches scientifiques. Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat estime que l'incidence globale actuelle de l'aviation sur le climat est deux à quatre fois plus importante que l'effet résultant de ses seules émissions antérieures de dioxyde de carbone. Dans l'attente de progrès scientifiques, toutes les incidences de l'aviation devraient être prises en compte dans toute la mesure du possible. Dans la directive 2008/101/CE, une proposition de la Commission portant sur les oxydes d'azote était envisagée en 2008. Il convient que la Commission accélère ses travaux à cet égard malgré les difficultés techniques et politiques qu'ils présentent. Les recherches sur la formation des traînées de condensation, également appelées "contrails", sur leur évolution en cirrus, sur les effets directs mineurs des sulfates en suspension et de la suie et sur des mesures efficaces d'atténuation, y compris des mesures opérationnelles et techniques, devraient aussi être encouragées.
- (14) Dans un souci de simplification et afin d'alléger les tâches administratives, les exploitants d'aéronefs dont les émissions liées aux vols intra-EEE sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂ par an devraient pouvoir utiliser pour la vérification de leurs émissions l'instrument destiné aux petits émetteurs qui a été approuvé en vertu du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission¹. Les exploitants d'aéronefs non commerciaux émettant moins de 1 000 tonnes de CO₂ par an devraient continuer d'être considérés comme satisfaisant aux exigences de la directive 2003/87/CE pendant une nouvelle période de dix ans, au cours de laquelle des mesures devraient être élaborées de manière à ce que, à l'avenir, tous les exploitants contribuent aux réductions des émissions.

¹ Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs (JO L 175 du 10.7.2010, p. 25).

- (15) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la prolongation des limitations actuelles du champ d'application pour les activités aériennes jusqu'au 31 décembre 2023 et la préparation de la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de ses dimensions ou effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (16) Il est essentiel de garantir la sécurité juridique pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales eu égard au délai de restitution du 30 avril 2018 spécifié dans la directive 2003/87/CE. En conséquence, le présent règlement devrait entrer en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.
- (17) Il convient dès lors de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 3 *quater*, le paragraphe suivant est inséré:

"3 *bis*. Toute allocation de quotas pour des activités aériennes à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) après le 31 décembre 2023 fait l'objet du réexamen visé à l'article 28 *ter*."

2) À l'article 3 *quinquies*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. À compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères. La Commission réalise une étude de la capacité du secteur de l'aviation à répercuter le coût du CO₂ sur ses clients, en lien avec le SEQE de l'UE et le mécanisme de marché mondial élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette étude évalue la capacité du secteur de l'aviation à répercuter le coût des unités d'émission requises, en comparant celle-ci à celle des secteurs industriels et du secteur de l'électricité, en vue de faire une proposition visant à accroître le pourcentage des mises aux enchères conformément au réexamen visé à l'article 28 *ter*, paragraphe 2, compte tenu de l'analyse des coûts répercutés et eu égard à l'alignement sur d'autres secteurs et à la compétitivité entre différents modes de transport."

3) À l'article 3 *quinquies*, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Toutes les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, en particulier les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du SEQE de l'UE. Les recettes de la mise aux enchères devraient également servir à financer des projets communs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation, tels que l'entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), les initiatives technologiques conjointes Clean Sky et toutes les initiatives permettant une utilisation généralisée du GNSS pour la navigation par satellite et les capacités interopérables dans l'ensemble des États membres, notamment les projets qui améliorent les infrastructures de navigation aérienne, la fourniture de services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien. Le produit de la mise aux enchères peut aussi servir à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement. Les États membres ayant recours à ces recettes pour cofinancer la recherche et l'innovation prêtent une attention particulière aux programmes ou initiatives au titre du neuvième programme-cadre de recherche. La transparence dans l'utilisation des recettes provenant de la mise aux enchères des quotas au titre de la présente directive est essentielle pour respecter les engagements de l'Union.

Les États membres informent la Commission des actions qu'ils engagent en application du premier alinéa du présent paragraphe."

4) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Pour la période jusqu'au 31 décembre 2020, les États membres s'assurent que, le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15, et que ces quotas soient ensuite annulés. Pour la période débutant le 1^{er} janvier 2021, les États membres s'assurent que, le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15, et que ces quotas soient ensuite annulés, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter*".

5) À l'article 12, le paragraphe suivant est inséré avant le paragraphe 3 *bis*:

"3 -*bis*. Si nécessaire et aussi longtemps que cela est nécessaire pour préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE, il est interdit aux exploitants d'aéronefs et aux autres exploitants inclus dans le SEQE de l'UE d'utiliser les quotas délivrés par un État membre à l'égard duquel les obligations pour les exploitants d'aéronefs et les autres exploitants sont devenues caduques. L'acte juridique visé à l'article 19 comprend les mesures nécessaires dans les cas visés au présent paragraphe".

6) L'article 28 bis est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Dérogations applicables par anticipation de la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI";

b) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

"a) toutes les émissions de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'EEE pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter;

b) toutes les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aéroport situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.";

ii) le point c) est supprimé;

c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Par dérogation aux articles 3 sexies et 3 septies, les exploitants d'aéronefs qui bénéficient des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article, reçoivent chaque année, à titre gratuit, un nombre de quotas réduit en proportion de la réduction de l'obligation de restitution prévue auxdits points.

Par dérogation à l'article 3 septies, paragraphe 8, les quotas qui ne sont pas alloués à partir de la réserve spéciale sont annulés.

À partir du 1^{er} janvier 2021, le nombre de quotas alloués aux exploitants d'aéronefs est soumis à l'application du facteur linéaire visé à l'article 9, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.

En ce qui concerne l'activité au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2023, les États membres publient avant le 1^{er} septembre 2018 le nombre de quotas d'aviation alloués à chaque exploitant d'aéronefs.";

d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période allant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée pour les vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.";

e) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO₂, ou lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef dues à des vols autres que celles visées au paragraphe 1, points a) et b), du présent article sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'outil pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission* et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. Les États membres peuvent appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, dès lors que la précision assurée par ces procédures n'est pas inférieure à celle assurée par l'outil pour petits émetteurs.

* Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs (JO L 175 du 10.7.2010, p. 25).";

f) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"7. Le paragraphe 1 du présent article s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement";

g) le paragraphe 8 est supprimé.

7) Les articles suivants sont insérés:

"Article 28 ter

Rapport et réexamen de la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI

1. Avant le 1^{er} janvier 2019 et régulièrement par la suite, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil, sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne: i) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et pratiques recommandées; ii) les recommandations approuvées par le Conseil de l'OACI pour ce qui est du mécanisme de marché mondial; iii) la mise en place d'un registre mondial; iv) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021; v) les répercussions des réserves émises par des pays tiers; et vi) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables.

Eu égard au bilan mondial de la CCNUCC, la Commission fait également état des efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif à long terme du secteur de l'aviation en matière de réduction des émissions, qui consiste à diminuer de moitié les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005.

2. Dans les 12 mois suivant l'adoption par l'OACI des instruments pertinents et avant que le mécanisme de marché mondial ne devienne opérationnel, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle examine les moyens de mettre ces instruments en œuvre dans le droit de l'Union dans le cadre d'une révision de la présente directive. Dans ce rapport, la Commission prend également en considération les règles applicables à l'égard des vols à l'intérieur de l'EEE, s'il y a lieu. Elle examine en outre l'ambition et l'intégrité environnementale globale du mécanisme de marché mondial, y compris son ambition générale quant aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation, son applicabilité, la transparence, les sanctions en cas de non-conformité, les procédures de consultation du public, la qualité des crédits de compensation, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, les registres, la responsabilité et les règles d'utilisation des biocarburants. Par ailleurs, le rapport étudie la question de savoir s'il convient de réviser les dispositions adoptées en vertu de l'article 28 *quater*, paragraphe 2.
3. La Commission accompagne le rapport visé au paragraphe 2 du présent article, s'il y a lieu, d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, supprimer, prolonger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 *bis*, en accord avec l'engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union pour 2030, afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat.

Article 28 quater

Modalités de surveillance, de déclaration et de vérification aux fins du mécanisme de marché mondial

1. La Commission adopte des modalités de surveillance, de déclaration et de vérification appropriées des émissions aux fins de l'application du mécanisme de marché mondial de l'OACI à toutes les liaisons aériennes qui en relèvent. Ces modalités reposent sur les instruments pertinents adoptés au sein de l'OACI, évitent toute distorsion de concurrence, sont conformes aux principes énoncés dans le règlement visé à l'article 14, paragraphe 1, et garantissent que les déclarations d'émissions présentées sont vérifiées conformément aux principes et critères de vérification visés à l'article 15.
 2. Les dispositions visées au paragraphe 1 du présent article sont arrêtées en conformité avec la procédure visée aux articles 14 et 15."
- 8) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:
- "4 bis. Avant le 1^{er} janvier 2020, la Commission présente une analyse actualisée des effets hors CO₂ de l'aviation, accompagnée, le cas échéant, d'une proposition sur les meilleurs moyens d'y remédier."
- 9) Au point k) de l'annexe I, l'année "2020" est remplacée par "2030".

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président
