



Bruxelles, le 25 juin 2022
(OR. fr, en)

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0207(COD)**

**10509/22
ADD 2**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966**

NOTE

Origine:	la présidence
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Objet:	Paquet "Ajustement à l'objectif 55" Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial – Orientation générale

En vue du Conseil "Environnement" du 28 juin 2022, les délégations trouveront en annexe le texte de compromis de la présidence sur le sujet visé en objet.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive
2003/87/CE
en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions
à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union
et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial¹**

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 européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

¹ Les modifications apportées au précédent compromis de la présidence sont indiquées en **caractères gras soulignés** et les suppressions sont signalées par des crochets [...]. Les modifications antérieures sont soulignées.

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Les activités aériennes ont été intégrées dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil⁵.
- (2) L'accord de Paris (ci-après dénommé "accord de Paris"), adopté en décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016⁶. Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2° C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, tous les secteurs de l'économie, y compris l'aviation internationale, doivent contribuer à la réduction des émissions.
- (3) Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la première édition des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago) lors de la dixième réunion de sa 214^e session, le 27 juin 2018. L'Union et ses États membres continuent d'agir en faveur du CORSIA et se sont engagés à le mettre en œuvre dès le début de la phase pilote s'étendant de 2021-2023⁷.

⁴ 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 l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁵ 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).

⁶ Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

⁷ Décision (UE) 2020/954 du Conseil du 25 juin 2020 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la notification de la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir du 1^{er} janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023 (JO L 212 du 3.7.2020, p. 14).

- (4) Conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil⁸, les États membres ont notifié au secrétariat de l'OACI les différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE. L'objectif était de préserver l'acquis de l'Union et le futur espace d'action politique, ainsi que le niveau d'ambition climatique de l'Union et le rôle exclusif du Parlement européen et du Conseil dans la détermination du contenu de la législation de l'Union. Une fois la présente modification de la directive 2003/87/CE adoptée, la notification au secrétariat de l'OACI des différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE devrait être mise à jour par une deuxième notification des différences conforme au droit de l'Union afin de tenir compte des révisions apportées au droit de l'Union.
- (5) La lutte contre les défis climatiques et ceux liés à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée "Le pacte vert pour l'Europe", adoptée par la Commission le 11 décembre 2019⁹.
- (6) Dans un document présenté au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020 au sujet de l'actualisation de l'engagement de l'Union et de ses États membres concernant la contribution déterminée au niveau national, l'UE s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans l'ensemble de son économie¹⁰.
- (7) L'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2050, au moyen du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹¹. Ce règlement établit également un engagement contraignant pour l'Union, consistant en une réduction, dans l'UE, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

⁸ Décision (UE) 2018/2027 du Conseil du 29 novembre 2018 établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la première édition des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (JO L 325 du 20.12.2018, p. 25).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

- (8) La présente modification de la directive 2003/87/CE vise à mettre en œuvre, dans le domaine de l'aviation, les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris ainsi que le cadre réglementaire en vue d'atteindre l'objectif contraignant de l'UE en matière de climat à l'horizon 2030 consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990, et établi dans le règlement (UE) 2021/....
- (9) Le secteur de l'aviation devrait contribuer aux efforts de réduction des émissions nécessaires à la réalisation de l'objectif de l'Union en matière de climat à l'horizon 2030. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour ce secteur devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire.
- (10) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique. Partant, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union devraient être utilisées à des fins liées au climat.
- (11) Conformément à l'article 28 *ter*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, l'Union doit évaluer le régime CORSIA de l'OACI et le mettre en œuvre d'une manière appropriée, tout en respectant son engagement de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de son économie pour 2030.
- (12) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale réservée aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, à laquelle devrait être appliqué le facteur de réduction linéaire spécifié à l'article 9 de la directive 2003/87/CE. Le niveau de l'allocation devrait être augmenté afin de tenir compte des liaisons qui n'étaient pas couvertes par le SEQE de l'UE en 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.
- (13) Une mise aux enchères accrue à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification de la directive 2003/87/CE devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, compte tenu de la capacité dudit secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO₂. Il convient de procéder à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit de 2024 à 2026 et à une mise aux enchères intégrale à partir de 2027.

(13 bis) La transition consistant à passer de l'utilisation de combustibles fossiles à l'utilisation croissante de carburants durables d'aviation jouerait un rôle dans la décarbonation du transport aérien. Toutefois, compte tenu du niveau élevé de la concurrence entre les exploitants d'aéronefs, du développement du marché européen des carburants durables d'aviation et de l'écart de prix important entre le kérosène fossile et les carburants alternatifs, cette transition devrait être portée par un faisceau de politiques dans le domaine de l'offre, telles que [le règlement RefuelEU Aviation], et dans celui de la demande, en proposant aux précurseurs des incitations sous la forme d'une aide appropriée à la transition afin de combler ces écarts de prix. Par conséquent, au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, l'allocation des quotas devrait se faire de manière similaire à l'attribution de contrats d'écart compensatoire, et couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants visés à l'article 4, paragraphe 1, du [règlement RefuelEU Aviation]. Il convient que ces quotas tiennent compte du prix du carbone en favorisant une réduction accrue des émissions de gaz à effet de serre, en proportion de la quantité de carburants utilisée, telle qu'elle est indiquée dans le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission. À cette fin, un maximum de 20 millions de quotas devraient être réservés entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030. Ces quotas devraient provenir de l'ensemble des quotas disponibles pour l'aviation, et n'être utilisés que pour les vols relevant du SEQE de l'UE, et de manière non discriminatoire.

- (14) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités acceptables à des fins de conformité, afin de tenir compte des critères d'éligibilité des unités adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216^e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les compagnies aériennes établies dans l'Union devraient pouvoir utiliser des [...] unités à des fins de mise en conformité pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union favorise la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les [...] unités devraient provenir d'États parties à l'accord de Paris qui participent également au CORSIA, et le double comptage des [...] unités devrait être évité.

- (15) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des [...] unités conformément à l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle puisse adopter une liste des [...] unités que le Conseil de l'OACI a jugées acceptables aux fins de la mise en conformité avec le CORSIA et qui remplissent les conditions d'éligibilité susmentionnées. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹².
- (16) Pour garantir la mise en place des dispositions nécessaires à l'autorisation par les parties, aux corrections en temps utile de la déclaration des émissions anthropiques par les différentes sources et des absorptions par les différents puits couvertes par les contributions déterminées au niveau national des parties, et pour éviter un double comptage et une augmentation nette des émissions mondiales, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin qu'elle puisse fixer des exigences détaillées au sujet de ces dispositions. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹³.

¹² Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

¹³ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (17) [...] Le calcul des exigences de compensation CORSIA pour les [...] exploitants d'aéronefs établis dans l'Union devrait s'effectuer [...] sur la base des normes internationales et pratiques recommandées de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement dans le cadre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale, en tenant compte de la non-application du CORSIA aux vols [...] en provenance d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni [...], selon une distinction très nette. Il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour adopter une méthode de calcul tenant compte des différences entre ces normes internationales et pratiques recommandées et la directive 2003/87/CE. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (18) Afin de garantir des conditions uniformes pour le recensement des pays considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, et conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de ladite directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse adopter et tenir à jour la liste des États autres que ceux de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni, qui sont considérés comme participant au CORSIA aux fins du droit de l'Union. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (19) Étant donné que la mise en œuvre et l'application du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union sont censées relever de la seule compétence du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs [...], les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union ne devraient pas être tenus d'annuler des unités aux fins de la mise en conformité avec le CORSIA au titre de la présente directive [...].

- (19 bis) Étant donné que la mise en œuvre et l'application du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union sont censées relever de la seule compétence du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, [...] lorsqu'un exploitant d'aéronefs établi en dehors de l'Union génère des émissions importantes liées à des vols à l'intérieur de l'EEE ou au départ d'un aéroport de l'EEE à destination de la Suisse ou du Royaume-Uni, le pays dans lequel cet exploitant d'aéronefs est établi peut également notifier des différences concernant l'application du CORSIA en ce qui concerne les vols intraeuropéens. La directive 2003/87/CE devrait être réexaminée à la lumière de l'évolution de la situation à cet égard.
- (19 ter) Afin d'encourager la participation au CORSIA et d'éviter un chevauchement des instruments du CORSIA et du SEQUE de l'UE pour les mêmes vols, les exploitants d'aéronefs ne devraient pas être tenus de restituer des quotas pour les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de pays autres que des pays de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni, considérés comme participant au CORSIA aux fins du droit de l'Union.
- (20) Afin de garantir l'égalité de traitement sur les différentes liaisons, les vols à destination et en provenance de pays qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni devraient être exemptés de [...] l'obligation de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Pour encourager la mise en œuvre intégrale du CORSIA à partir de 2027, l'exemption ne devrait s'appliquer qu'aux émissions jusqu'au 31 décembre 2026 pour ce qui est de la restitution de quotas.
- (21) Les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les États dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union, devraient être exemptés de [...] l'obligation de restituer des quotas ou d'annuler des unités, et ce sans limite dans le temps.

- (22) Afin de garantir des conditions uniformes d'exemption des exploitants d'aéronefs des [...] exigences de compensation prévues à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance de pays appliquant le CORSIA d'une manière moins stricte dans leur droit interne, ou qui n'appliquent pas les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à celle de tous les exploitants d'aéronefs conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 7, de ladite directive, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle puisse exempter les compagnies aériennes établies dans l'Union des [...] exigences de compensation concernant les émissions de vols en cas de distorsion de concurrence importante lésant des compagnies aériennes établies dans l'UE et résultant d'une mise en œuvre ou d'une application moins strictes du CORSIA dans le pays tiers. La distorsion de concurrence pourrait résulter d'une politique plus souple en ce qui concerne les [...] unités éligibles ou les dispositions de double comptage. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (23) Afin de garantir des règles uniformes pour l'établissement de conditions de concurrence équitables sur les liaisons entre deux pays différents appliquant le CORSIA, lorsque ces pays autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste adoptée en vertu de l'article 11 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE, conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 8, de ladite directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse autoriser les exploitants d'aéronefs établis dans un État membre à utiliser des types d'unités autres que celles de la liste adoptée en vertu de l'article 11 *bis*, paragraphe 8, ou leur permettre de ne pas être liés par les conditions énoncées à l'article 11 *bis*, paragraphes 2 et 3. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (23 bis) Le facteur d'émission du kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) dans le cadre du SEQUE de l'UE devrait être aligné sur le facteur d'émission établi pour ce carburant à l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (Convention de Chicago). Aucune modification des niveaux d'allocation n'intervient du fait de l'augmentation du facteur d'émission du kérosène aviation, étant donné qu'il est mis fin aux quotas alloués à titre gratuit au secteur de l'aviation au profit de la mise aux enchères afin de parvenir à des réductions d'émissions plus importantes.

- (24) Afin de garantir des conditions de concurrence équitables sur les liaisons entre deux pays tiers mettant en œuvre le CORSIA, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en ce qui concerne l'acceptation d'autres [...] unités sur ces liaisons. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹⁴. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (25) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation temporaire au SEQE de l'UE devrait être prévue jusqu'en 2030 pour les émissions résultant de vols effectués entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre hors de cette région ultrapériphérique, afin de répondre aux besoins les plus importants des habitants en termes d'emploi, d'éducation et d'autres possibilités. Cette dérogation devrait, pour les mêmes raisons, couvrir les vols entre des aéroports situés tous les deux dans la même région ultrapériphérique ou dans des régions ultrapériphériques différentes d'un même État membre.
- (26) Il importe d'adopter une vision globale de l'innovation pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et pour la compétitivité de l'industrie européenne. Une telle approche est d'autant plus importante pour les secteurs difficiles à décarboner, tels que l'aviation et le transport maritime, où un ensemble d'améliorations opérationnelles, de carburants alternatifs neutres pour le climat et de solutions technologiques doivent être déployés. De ce fait, les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas l'innovation et soient neutres sur le plan technologique. Au niveau de l'UE, les efforts nécessaires en matière de recherche et d'innovation sont notamment soutenus par le programme-cadre Horizon Europe, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE.

¹⁴ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (26 bis) Conformément à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE telle qu'elle est modifiée par la décision [XXX] [2021/0204 (COD)], l'article 12, paragraphes 6 et 7 de ladite directive doit s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2024 ou jusqu'au terme de la période de transposition de la présente directive, la date la plus proche étant retenue. Le délai de transposition de la présente directive étant fixé au 31 décembre 2023, l'article 12, paragraphes 6 à 8 de la directive 2003/87/CE s'appliquera jusqu'à cette date dans sa version antérieure aux modifications introduites par la présente directive.
- (27) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions et des effets de la directive, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (28) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 3 *quater* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est supprimé;

b) les paragraphes 5, 5 bis, 5 ter, 6 et 7 suivants sont ajoutés:

"5. La Commission détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour l'année 2024 sur la base du total de quotas alloués aux exploitants d'aéronefs qui effectuaient des activités aériennes relevant de l'annexe I au cours de l'année 2023, diminué du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9, et publie cette quantité, ainsi que la quantité de quotas qui auraient été alloués à titre gratuit en 2024 [...] en vertu des règles relatives à l'allocation à titre gratuit en vigueur avant les modifications introduites par [la présente directive modificative].

5 bis. Un maximum de 20 millions de quotas sur la quantité totale visée au paragraphe 5 pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030 est réservé aux exploitants d'aéronefs, sur une base non discriminatoire, pour l'embarquement de carburants recensés à l'article 4, paragraphe 1, du [règlement RefuelEU Aviation] pour les vols soumis à des exigences de restitution de quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3. Ces quotas sont alloués de la même manière que les contrats d'écart compensatoire afin de couvrir une partie de l'écart de prix entre le kérosène fossile, compte tenu du prix du carbone, et le prix des carburants concernés. Ils couvrent 70 % de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants concernés. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'embarquement de ces carburants est supérieure à la disponibilité des quotas, ceux-ci sont réduits de manière égale pour tous les exploitants d'aéronefs concernés.

5 ter. Chaque exploitant d'aéronefs peut demander, sur une base annuelle, l'allocation de quotas pour des vols - du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030 - pour lesquels des quotas doivent être restitués sur la base de l'embarquement déclaré des carburants pour ces vols, conformément à l'utilisation des carburants déclarée au titre du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission. Les États membres allouent des quotas aux exploitants d'aéronefs sous réserve de la disponibilité de quotas et conformément à l'acte d'exécution visé au troisième alinéa.

La Commission publie chaque année au Journal officiel le détail de la différence de coût entre le kérosène fossile et les carburants concernés.

La Commission établit, au moyen d'actes délégués, les modalités détaillées du calcul annuel de la différence de coût et de l'allocation des quotas pour l'embarquement des carburants recensés à l'article 4, paragraphe 1, du [règlement ReFuelEU Aviation] et arrête les modalités détaillées du calcul des émissions de gaz à effet de serre économisées en fonction de l'utilisation des carburants déclarée au titre du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission, ainsi que les modalités de prise en compte du prix du carbone dans l'allocation.

Le 1^{er} janvier 2028 au plus tard, la Commission procède à une évaluation de l'application du présent paragraphe et soumet en temps utile ses résultats dans un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil. Le rapport peut, le cas échéant, être accompagné d'une proposition législative visant à encourager l'embarquement des carburants recensés à l'article 4, paragraphe 1, du [règlement ReFuelEU Aviation] au moyen d'autres instruments que l'allocation de quotas à titre gratuit, en lien avec l'examen à entreprendre en vertu de l'article 14 du [règlement ReFuelEU Aviation].

6. En ce qui concerne les vols en provenance d'un aéroport situé dans l'EEE, à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni et qui ne relevaient pas du SEQE de l'UE en 2023, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs est augmentée des niveaux de quotas, y compris les quotas alloués à titre gratuit et les quotas mis aux enchères, qui auraient été alloués si les vols avaient été couverts par le SEQE de l'UE cette année-là, diminués du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9.

7. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions survenant jusqu'en 2030 et liées à des vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre [...], y compris un autre aéroport situé dans une région ultrapériphérique du même État membre."

2) L'article 3 *quinquies* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Au cours des années 2024 à 2026, 15 % des quotas visés à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 6, ainsi qu'une part des 85 % de quotas qui auraient été alloués à titre gratuit, sont mis aux enchères. Ces années-là, le reste des quotas est alloué à titre gratuit. La part des quotas à mettre aux enchères qui aurait été allouée à titre gratuit augmente comme indiqué ci-dessous au cours des différentes années.

En 2024, 25 % de la quantité de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit, publiée conformément à l'article 3 *quater*, sont mis aux enchères.

[...]

[...] En 2025, 50 % de la quantité de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là, calculée à partir de la publication visée à l'article 3 *quater*, sont mis aux enchères.

[...] En 2026, 75 % de la quantité de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là, calculée à partir de la publication visée à l'article 3 *quater*, sont mis aux enchères.

[...] À compter du 1^{er} janvier 2027, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là est mise aux enchères, à l'exception de la quantité de quotas visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 5 *bis*.

b) le paragraphe 1 *bis* [...] suivant **est ajouté**:

"[...]1 *bis*. Les quotas alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à la part d'émissions vérifiées de ces derniers résultant des activités aériennes déclarées en 2023. Ce calcul tient également compte des émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne relèvent du SEQE de l'UE qu'à partir du 1^{er} janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, les autorités compétentes délivrent les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.";

c) le paragraphe 2 est supprimé;

d) au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1 [...] et 1 *bis* du présent article, notamment les modalités de la mise aux enchères qui sont rendues nécessaires [...] pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du TFUE.";

d *bis*) au paragraphe 3, troisième phrase, le texte "Pour la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 3 *quater*" est remplacé par "Pour chaque période visée à l'article 13.";

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

"4. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité et inscrites au budget général de l'Union. Les États membres devraient [...] utiliser ces recettes [...] de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 10, paragraphe 3."

3) Les articles 3 *sexies* et 3 *septies* sont supprimés.

[...] ¹⁵

5) L'article 11 *bis* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 à 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires dudit État membre, peuvent utiliser les unités figurant ci-après pour se conformer aux obligations qui leur incombent d'annuler des unités pour ce qui est de la quantité notifiée à l'article 12, paragraphe 8 [...]:

a) crédits autorisés par les parties participant au mécanisme établi en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris;

b) crédits autorisés par les parties participant aux programmes d'octroi de crédits que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 8;

¹⁵ La même proposition figure également à l'article 1^{er}, paragraphe 8, de la directive modificative générale, et est justifiée au considérant 25 de cette proposition. Étant donné que les deux dossiers évoluent en parallèle, il est suggéré de ne modifier l'autre proposition que lorsque cela est justifié dans les considérants.

- c) crédits autorisés dans le cadre d'accords conclus par les parties, conformément au paragraphe 5;
- d) crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis*.

2. Les unités visées au paragraphe 1, points a) et b), peuvent être utilisées si les conditions suivantes sont remplies:

- a) elles proviennent d'un pays qui est partie à l'accord de Paris au moment de leur utilisation;
- b) elles proviennent d'un pays recensé dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, en tant que participant au régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Cette condition ne s'applique pas aux émissions antérieures à 2027, ni aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement, tels que définis par l'Organisation des Nations unies, à l'exception des pays dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union.

3. Les unités visées au paragraphe 1, points a), b) et c), peuvent être utilisées si des dispositions sont prises pour obtenir l'autorisation des parties concernées, si des ajustements sont apportés en temps utile aux déclarations des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits figurant dans les contributions déterminées au niveau national des parties concernées et si un double comptage ainsi qu'une augmentation nette des émissions mondiales sont évités.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences plus détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa, qui peuvent inclure des exigences relatives à la déclaration et au registre, et recensant les États ou programmes qui appliquent ces dispositions. Les dispositions tiennent compte des flexibilités accordées aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement conformément au paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.";

c) le paragraphe 4 est supprimé;

d) le paragraphe suivant est ajouté:

"8. La Commission adopte des actes d'exécution dressant la liste des unités [...] que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui remplissent les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3. La Commission modifie cette liste, le cas échéant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2."

6) L'article 12 est modifié comme suit:

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

"6. Chaque année, les États membres calculent les compensations pour l'année civile précédente en suivant la méthode établie dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 7 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des pays recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, ainsi que les vols entre ces pays, et en ce qui concerne les vols entre la Suisse ou le Royaume-Uni et les pays recensés dans l'acte d'exécution en question[...] , et informent les exploitants d'aéronefs au plus tard le 30 novembre de chaque année.

Conformément à la méthode établie dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 7, les États membres calculent également les exigences de compensation totales finales pour une période donnée de mise en conformité avec le CORSIA et informent les exploitants d'aéronefs au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période concernée de mise en conformité avec le CORSIA.

Les États membres informent les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions relatives au niveau de compensation énoncées ci-après:

- a) l'exploitant d'aéronefs est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou est enregistré dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires dudit État membre;
- b) il produit des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, à l'exclusion de ceux en provenance et à destination d'un même État membre (y compris les régions ultrapériphériques d'un même État membre), à compter du 1^{er} janvier 2019.

Aux fins du premier alinéa, point b), les émissions de CO₂ des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:

- i) vols d'État;
- ii) vols humanitaires;
- iii) vols médicaux;
- iv) vols militaires;
- v) vols de lutte contre le feu."

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"7. [...] Le calcul des responsabilités en matière de compensation [...] visé au paragraphe 6 aux fins [...] du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'OACI est effectué en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des pays recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, ainsi que les vols entre ces pays, et en ce qui concerne les vols entre la Suisse ou le Royaume-Uni et les pays recensés dans l'acte d'exécution en question. [...]"

La Commission adopte des actes d'exécution détaillant la méthode de calcul des exigences de compensation applicables aux exploitants d'aéronefs. Ces actes d'exécution sont fondés sur la méthode visée dans les normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement dans le cadre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale [...] visé à l'alinéa précédent. Ils devraient toutefois comporter les adaptations nécessaires à la méthode afin de garantir le respect des dispositions de la présente directive. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le [1^{er} mai 2024].

La Commission veille à ce qu'aucun exploitant d'aéronefs visé au paragraphe 6 du présent article ne soit soumis à des responsabilités de compensation s'ajoutant et se superposant à l'obligation qui lui incombe de restituer des quotas conformément à la présente directive pour les mêmes vols au cours de la période 2021-2023 de mise en conformité avec le CORSIA. "

8. [...] Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires dudit État membre, annulent les unités visées à l'article 11 *bis* uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, conformément au paragraphe 6, pour la période concernée de mise en conformité avec le CORSIA [...]. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions de la période 2021-2023, le 31 janvier 2028 pour les émissions de la période 2024-2026, le 31 janvier 2031 pour les émissions de la période 2027-2029, [...] le 31 janvier 2034 pour les émissions de la période 2030-2032 et le 31 janvier 2037 pour les émissions de la période 2033-2035."

7) L'article 18 *bis* [...] est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, première phrase, le texte "période visée à l'article 3 *quater*" est remplacé par "période visée à l'article 13";

b) le paragraphe 3, point b), est remplacé par le texte suivant:

"b) à partir de 2024, actualise la liste au moins tous les deux ans de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I.

Lorsqu'un opérateur d'aéronefs n'a pas exercé d'activité aérienne visée à l'annexe I au cours des quatre années civiles consécutives précédant la mise à jour de la liste, ledit opérateur d'aéronefs n'est pas inclus dans la liste actualisée."

8) L'article 23 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1 et 8, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, [...] à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, et à l'article 28 *quater* est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 8 avril 2018.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1 et 8, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, [...] à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, et à l'article 28 *quater* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.";

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

"6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de l'article 10, paragraphe 4, de l'article 10 *bis*, paragraphes 1 et 8, de l'article 10 *ter*, paragraphe 5, [...] de l'article 19, paragraphe 3, de l'article 22, de l'article 24, paragraphe 3, de l'article 24 *bis*, paragraphe 1, de l'article 25 *bis*, paragraphe 1, et de l'article 28 *quater* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil."

9) À l'article 25 *bis*, les paragraphes [...] suivants sont ajoutés:

"3. La Commission adopte un acte d'exécution recensant les pays, à l'exclusion des pays de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni, qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive [...]. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

4. En ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de pays recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3, les exploitants d'aéronefs [...] ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

5. En ce qui concerne les émissions survenant jusqu'au 31 décembre 2026 et liées à des vols entre les pays de l'EEE et des pays qui ne sont pas recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3, à l'exclusion des vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question [...].

6. En ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de pays les moins avancés et de petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par l'Organisation des Nations unies, à l'exclusion de ceux qui sont recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 et de ceux dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question [...].

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence qui désavantage les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des obligations de restitution prévues à l'article 12, paragraphe 8, en ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de ces pays. La distorsion de concurrence peut être causée par un pays tiers qui applique les dispositions du CORSIA de manière moins rigoureuse dans son droit interne ou qui ne les fait pas appliquer de la même manière à tous les exploitants d'aéronefs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

8. Lorsque des exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution permettant à ces exploitants d'aéronefs d'utiliser d'autres types d'unités venant s'ajouter à celles figurant sur ladite liste ou de ne pas être soumis aux conditions prévues à l'article 11 *bis*, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les émissions liées à ces vols. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2."

9 bis) À l'article 28 bis, paragraphe 6, le texte "Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis" est remplacé par "Par dérogation aux articles 12, 15 et 18 bis."

10) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) dans le tableau, le texte du deuxième alinéa de la rubrique "Aviation" de la colonne "Activités"¹⁶ est remplacé par le texte suivant:

"Vols entre aéroports situés dans deux pays différents recensés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, et vols entre la Suisse ou le Royaume-Uni et les pays recensés dans l'acte d'exécution en question et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 7 et de l'article 28 quater, tout autre vol entre aéroports situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

- a) l'exploitant d'aéronefs est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou est enregistré dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires dudit État membre;
- b) il produit des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, à l'exclusion de ceux en provenance et à destination d'un même État membre (y compris les régions ultrapériphériques d'un même État membre), à compter du 1^{er} janvier 2019. Aux fins du présent point, les émissions des types de vols suivants ne sont pas prises en compte: i) vols d'État; ii) vols humanitaires; iii) vols médicaux; iv) vols militaires; v) vols de lutte contre le feu."

b) dans le tableau, dans la colonne "Activités" de la rubrique "Aviation", au point i), le nombre "30 000" est remplacé par "50 000".

¹⁶ Introduit par la décision de notification dans sa formulation approuvée par le Coreper dans le document 9366/22 — dépend du résultat final des négociations sur le dossier 2021/0204 (COD).

10 bis) L'annexe I bis¹⁷ est supprimée.

11) À l'annexe IV, partie B, la phrase ci-après est insérée à la fin du cinquième alinéa:

"Le facteur d'émission pour le kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) est de 3,16 (t CO₂/t de carburant)."

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

¹⁷ Introduit par la décision de notification dans sa formulation approuvée par le Coreper dans le document 9366/22.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président / La présidente

Par le Conseil
Le président / La présidente
