UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN **LE CONSEIL**

Bruxelles, le 15 décembre 2022
(OR. en)

2021/0204 (COD) **PE-CONS 61/22**

AVIATION 276
ICAO 93
RELEX 1500
CLIMA 586
CODEC 1705

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet:	DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union

DÉCISION (UE) 2022/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du …

modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union

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 européen[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire[3],

---

1 JO C 105 du 4.3.2022, p. 140.
2 JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.
3 Position du Parlement européen du 13 décembre 2022 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du ... .

considérant ce qui suit:

(1) Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est en vigueur depuis 2019 en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions et est destiné à être un mécanisme de marché appliqué au niveau mondial visant à compenser, à compter du 1er janvier 2021, les émissions de dioxyde de carbone de l'aviation internationale qui dépasseraient un niveau d'émissions fixe au moyen de certains crédits de compensation.

(2) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous l'égide de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)[1], est entré en vigueur en novembre 2016. 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. Cet engagement a été renforcé par l'adoption du pacte de Glasgow pour le climat en novembre 2021, dans lequel la conférence des parties a estimé que l'effet des changements climatiques serait bien moindre avec une élévation de la température de 1,5°°C et non de 2°°C et a décidé de poursuivre les efforts destinés à limiter l'élévation de la température à 1,5°°C.

[1] JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

(3) Sous réserve des différences entre la législation de l'Union et les dispositions de la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), établissant des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA), qui ont été notifiées à l'OACI à la suite de l'adoption de la décision (UE) 2018/2027 du Conseil[1], et sous réserve des modifications apportées par le Parlement européen et le Conseil à la législation de l'Union, l'Union a l'intention de mettre en œuvre le CORSIA au moyen de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil[2].

---

[1] 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).

[2] 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).

(4) Le règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission[1] a été adopté afin de mettre en œuvre de manière appropriée les règles du CORSIA relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation. La compensation au sens des SARP pour le CORSIA est calculée sur la base des émissions de CO_2 vérifiées conformément audit règlement délégué.

(5) Du fait de la forte diminution des émissions de l'aviation en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, le Conseil de l'OACI a décidé lors de sa 220e session en juin 2020 que les émissions de 2019 devraient servir de référence pour le calcul de la compensation à effectuer par les exploitants d'aéronefs pour les années 2021 à 2023. Ladite décision a été approuvée lors de la 41e session de l'assemblée de l'OACI en octobre 2022.

(6) En 2021, les émissions de l'aviation n'ont pas dépassé leurs niveaux collectifs de 2019. Le 31 octobre 2022, l'OACI a établi que le facteur de croissance sectorielle (SGF) pour les émissions de 2021 est égal à zéro. Le SGF est un paramètre de la méthode du CORSIA utilisée pour calculer les exigences annuelles de compensation des exploitants. Par conséquent, la compensation supplémentaire des exploitants d'aéronefs doit être nulle pour l'année 2021.

[1] Règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial (JO L 250 du 30.9.2019, p. 10).

(7) Il convient que les États membres mettent en œuvre le CORSIA en notifiant aux exploitants d'aéronefs titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou enregistrés dans un État membre la compensation de ces exploitants d'aéronefs pour l'année 2021 d'ici au 30 novembre 2022.

(8) Étant donné que les objectifs de la présente décision ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de ses dimensions et de ses 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 énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(9) Il importe de garantir, le plus tôt possible dans le courant de l'année 2022, la sécurité juridique pour les autorités nationales et les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne la compensation CORSIA pour l'année 2021. Par conséquent, il convient que la présente décision entre en vigueur sans retard.

(10) Sans préjudice de l'adoption d'une 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, la présente décision est conçue comme une mesure strictement temporaire qui ne doit s'appliquer que dans l'attente de l'expiration du délai de transposition de ladite directive. Si le délai de transposition n'a pas expiré d'ici au 30 novembre 2023 et que l'OACI établit que le SGF pour les émissions de 2022 est égal à zéro, les États membres devraient notifier aux exploitants d'aéronefs que leurs exigences de compensation en ce qui concerne l'année 2022 sont égales à zéro. Si le SGF pour les émissions de 2022 est différent de zéro, la Commission devrait pouvoir, le cas échéant, présenter une nouvelle proposition en vue du calcul et de la notification de ces exigences de compensation.

(11) Il y a donc lieu de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'article 12 de la directive 2003/87/CE, les paragraphes suivants sont ajoutés:

"6. D'ici au 30 novembre 2022, les États membres notifient aux exploitants d'aéronefs qu'en ce qui concerne l'année 2021, leurs exigences de compensation au sens du paragraphe 3.2.1 des normes internationales et pratiques recommandées de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement relatives au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (SARP pour le CORSIA) sont égales à zéro. Les États membres transmettent une notification aux exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions suivantes:

a) les exploitants d'aéronef 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 dudit État membre; et

b) l'exploitant d'aéronef produit des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I de la présente directive et de l'article 2, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission*, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques dudit État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins du premier alinéa, point b), les émissions de CO_2 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;

vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

7. Dans l’attente d’un acte législatif modifiant la présente directive 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, et si le délai de transposition d'un tel acte législatif n'a pas expiré d'ici au 30 novembre 2023 et que le facteur de croissance sectorielle (SGF) pour les émissions de 2022, que publiera l'OACI, est égal à 0, les États membres notifient, d'ici au 30 novembre 2023, aux exploitants d'aéronefs qu'en ce qui concerne l'année 2022, leurs exigences de compensation au sens du paragraphe 3.2.1 des SARP pour le CORSIA de l'OACI sont égales à zéro.

---

* Règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial (JO L 250 du 30.9.2019, p. 10).".

Article 2

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président / La présidente*