



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 7 mars 2019
(OR. en)

7252/19

AVIATION 49
DELACT 49

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	6 mars 2019
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	C(2019) 1644 final
Objet:	RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION du 6.3.2019 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

Les délégations trouveront ci-joint le document C(2019) 1644 final.

p.j.: C(2019) 1644 final



Bruxelles, le 6.3.2019
C(2019) 1644 final

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 6.3.2019

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

L'Union et ses États membres soutiennent résolument l'intention exprimée par l'OACI de mettre en place, au niveau mondial, un mécanisme de marché mondial pour le transport aérien international afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique. En attestent le fait que le Parlement européen et le Conseil ont modifié trois fois le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) afin de faire avancer, au sein de l'OACI, les travaux sur le mécanisme de marché mondial, ainsi que les importantes contributions financières et contributions d'experts que l'Union et ses États membres¹ ont apportées au secrétariat de l'OACI au cours des six dernières années en vue de concourir au succès de cette organisation. L'Union est l'une des premières juridictions à adopter des dispositions législatives juridiquement contraignantes aux fins de la mise en œuvre du régime de l'OACI dénommé «CORSIA», y compris au moyen du présent acte délégué; les autres États devraient également procéder à une telle mise en œuvre au niveau national.

Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la lutte contre le changement climatique. Il est important de fixer un prix pour les émissions de gaz à effet de serre afin d'exploiter les forces du marché et de parvenir à un bon rapport coût-efficacité des réductions d'émissions. Le SEQE de l'UE est la pierre angulaire de la politique de l'Union européenne en matière de climat depuis 2005; il constitue un outil essentiel pour réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre (GES) conformément à l'engagement pris par l'Union au titre de l'accord de Paris, qui vise à contenir la hausse des températures nettement en deçà de 2 °C et à s'efforcer de limiter cette hausse à 1,5 °C. L'inclusion des vols intra-européens dans le SEQE de l'UE a permis d'atteindre des réductions/compensations de près de 100 millions de tonnes de CO₂ entre 2012 et 2018². En 2017, la directive SEQE-UE a été révisée afin de dûment contribuer aux objectifs en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030³ et de préparer la mise en œuvre du programme de l'OACI⁴.

La législation de l'Union est en cours d'élaboration pour mettre en œuvre le régime de l'OACI en deux étapes. Premièrement, des dispositions appropriées sont incluses dans trois actes d'exécution et délégués: le présent acte délégué, le règlement d'exécution de la Commission relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre⁵ et le règlement d'exécution de la Commission concernant la vérification des déclarations de

¹ Il s'agit notamment d'un soutien financier de plus de 15 millions d'EUR en faveur de projets de renforcement des capacités de l'UE dans les pays en développement; du temps consacré par le personnel de la Commission, de l'AESA et d'Eurocontrol aux travaux de l'OACI; de la participation intensive d'experts gouvernementaux et de l'industrie; et du détachement de personnel auprès du secrétariat de l'OACI.

² Pour de plus amples informations, voir la section européenne commune du plan d'action national autrichien concernant la réduction des émissions présenté à l'OACI à l'adresse https://www.icao.int/environmental-protection/Lists/ActionPlan/Attachments/78/CO2%20Reduction%20Action%20Plan_Austria_July%202018.pdf, pages 45 à 49.

³ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814, JO L 76 du 19.3.2018, p. 3.

⁴ Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 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, JO L 350 du 29.12.2017, p. 7.

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, JO L 334 du 31.12.2018, p. 1.

données et l'accréditation des vérificateurs⁶. La deuxième étape est établie à l'article 28 *ter* de la directive et concerne les modifications apportées au SEQE de l'UE par le Parlement européen et le Conseil par voie de procédure législative ordinaire.

Parallèlement au présent acte délégué, des révisions ont été apportées à la fois au règlement de la Commission relatif à la surveillance et à la déclaration (RSD) et au règlement de la Commission concernant la vérification des déclarations d'émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l'accréditation des vérificateurs (RAV), afin de tenir compte des dispositions relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des normes et pratiques recommandées (*standard and recommended practices*, SARP). L'UE possède une expérience de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions du secteur de l'aviation au titre de la directive SEQE-UE depuis 2010, et il existe des similitudes importantes entre les dispositions du régime de l'OACI et celles des deux règlements précités. Les quelques différences subsistantes, qui pouvaient être éliminées au moyen de compétences d'exécution au titre de la directive, ont été supprimées parallèlement à l'adoption du présent acte délégué avec effet au 1^{er} janvier 2018.

L'article 28 *quater* de la directive 2003/87/CE invite la Commission à adopter des dispositions en vue de la surveillance, de la déclaration et de la vérification appropriées des émissions aux fins de l'application du mécanisme de marché mondial de l'OACI à toutes les liaisons qui en relèvent. Ces dispositions doivent reposer sur les instruments pertinents adoptés au sein de l'OACI, éviter toute distorsion de concurrence et être conformes aux principes de surveillance et de déclaration du SEQE de l'UE. Les déclarations d'émissions doivent être vérifiées conformément aux principes et critères de vérification définis dans la directive SEQE-UE. L'acte délégué complète les dispositions relatives aux déclarations prévues par les règlements susmentionnés en ce qui concerne les vols et les opérations qui ne relèvent actuellement pas de la directive SEQE-UE (par exemple, les vols entre l'EEE et des pays tiers, les vols entre l'EEE et diverses autres régions et les vols entre pays tiers uniquement ou entre pays tiers et dépendances ou territoires d'outre-mer). Étant donné qu'un certain nombre d'exploitants d'aéronefs ont déclaré, dans le passé, des émissions vérifiées de vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans l'Espace économique européen (EEE), y compris ses régions ultrapériphériques, dépendances et territoires, et entre ces aérodromes, des modèles existent déjà pour les déclarations de ces émissions, qui seront mis à jour afin de pouvoir être utilisés en ce qui concerne les informations plus générales relatives aux émissions qui sont pertinentes pour le régime de l'OACI. À la différence des règlements relatifs à la surveillance, à la déclaration, à la vérification et à l'accréditation, le présent acte délégué n'a pour objet que de fournir des informations au secrétariat de l'OACI. Il s'appuie, dans la mesure du possible, sur les règles et les cadres existants, afin de réduire au minimum la charge administrative pour les exploitants d'aéronefs, les vérificateurs et les autres parties prenantes, et il précise la manière dont les informations communiquées conformément aux règlements en matière de surveillance, de déclaration, de vérification et d'accréditation seront transmises au secrétariat de l'OACI.

La deuxième étape est établie à l'article 28 *ter*, paragraphes 1, 2 et 3, de la directive et concerne les modifications du SEQE de l'UE qui ne peuvent être apportées que par le Parlement européen et le Conseil par voie de procédure législative ordinaire. La Commission est tenue de faire rapport régulièrement au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI. Il s'agit en particulier des

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 334 du 31.12.2018, p. 94.

instruments internationaux pertinents⁷, des recommandations approuvées par le Conseil, de la mise en place d'un registre mondial, des mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial, des répercussions des réserves émises par les pays tiers et d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables. Eu égard au bilan mondial de la CCNUCC, la Commission fera 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 par rapport aux niveaux de 2005⁸. La Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examinera les moyens de mettre en œuvre ces instruments au moyen d'une révision de la directive SEQE-UE, compte tenu des règles applicables à l'égard des vols à l'intérieur de l'EEE, le cas échéant.

Le rapport examine en outre l'ambition et l'intégrité environnementale globale du mécanisme de marché mondial, son ambition générale quant aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation, l'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. La Commission peut accompagner le rapport visé au paragraphe 2 d'une proposition législative adressée au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, supprimer, prolonger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 *bis* de la directive SEQE-UE, 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 et l'efficacité environnementales de l'action de l'Union en matière de climat. La directive précise également que le rapport examinera si la base juridique du présent acte délégué⁹ doit être révisée.

La directive 2003/87/CE s'applique quelle que soit la nationalité du transporteur aérien et couvre en principe les vols au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. L'article 28 *bis* exonère les émissions des vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays en dehors de l'EEE, pour chaque année civile, jusqu'en 2023. L'égalité de traitement des exploitants d'aéronefs assurant ces liaisons est essentielle pour éviter les distorsions de concurrence et est également considérée comme une question importante dans la résolution de l'OACI de 2016. Les vols intra-EEE sont assurés par plus de 500 exploitants d'aéronefs, dont plus de 100 exploitants d'aéronefs commerciaux établis en dehors de l'EEE, pour lesquels le niveau de conformité est extrêmement élevé. Le champ d'application de la directive 2003/87/CE ne pourrait être modifié que par le Parlement européen et par le Conseil¹⁰.

Le présent acte délégué applique l'égalité de traitement conformément à l'article 28 *quater* de la directive SEQE-UE. La Commission ne présentera au secrétariat de l'OACI que les informations concernant les vols attendus dans le cadre du régime de l'OACI, et les émissions des exploitants d'aéronefs produisant d'importantes émissions dans tous les autres pays devraient être déclarées au secrétariat de l'OACI par les autres pays. Il est dans l'intérêt des exploitants d'aéronefs de déclarer les données relatives à leurs émissions liées aux vols

⁷ Voir l'étude de la Commission sur les constructions juridiques permettant de mettre en œuvre un mécanisme de marché mondial pour les émissions du transport aérien international, disponible à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/gmbm_legal_study_en.pdf.

⁸ Voir le considérant 11 du règlement (UE) 2017/2392 du Conseil du 13 décembre 2017.

⁹ Voir l'article 28 *ter*, paragraphe 2, du règlement (UE) 2017/2392 du Conseil du 13 décembre 2017.

¹⁰ Sauf dans les cas prévus par un acte délégué adopté en vertu de l'article 25 *bis* de la directive 2003/87/CE.

internationaux¹¹ en 2019 et 2020, étant donné que cela réduira les émissions qu'ils devront compenser ultérieurement. En cas de non-déclaration, les SARP prévoient l'utilisation d'autres sources d'information pour combler les lacunes.

2. CONSULTATION AVANT L'ADOPTION DE L'ACTE

Une réunion des parties prenantes s'est tenue le 13 juillet 2018 dans le cadre du groupe d'experts sur le changement climatique, avec la participation de représentants de l'industrie, de la société civile et des États membres. Une deuxième réunion s'est tenue le 3 décembre 2018, avant l'adoption de l'acte délégué, qui a porté sur l'examen du texte de l'acte délégué et du contexte plus large des modalités d'application du SEQE de l'UE en matière de surveillance, de déclaration, de vérification et d'accréditation. Par ailleurs, des réactions au texte du règlement délégué ont été recueillies, en ligne, sur le portail «Améliorer la réglementation» pendant quatre semaines, entre le 28 novembre et le 26 décembre 2018. Cinq contributions ont été fournies par des associations de compagnies aériennes. Une fois adopté, l'acte délégué sera soumis à l'examen du Parlement européen et du Conseil pendant une période de deux mois.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

Le champ d'application de l'acte délégué est déterminé par la directive SEQE-UE révisée. Un règlement est considéré comme étant l'instrument approprié. Comme expliqué ci-dessus, il est dans l'intérêt des exploitants d'aéronefs de se conformer au présent règlement aux fins de l'établissement d'émissions initiales de référence dans le cadre du régime de l'OACI.

Article premier

Cet article définit les exploitants d'aéronefs qui sont soumis au présent règlement et exempté certains types de vols non commerciaux qu'ils sont susceptibles d'effectuer.

Article 2

Les paragraphes 1 et 2 de cet article énoncent les informations supplémentaires relatives aux émissions vérifiées que les exploitants d'aéronefs doivent déclarer, afin de compléter les émissions déjà vérifiées déclarées conformément au RSD. Les déclarations d'émissions dans le cadre du RSD et desdits paragraphes sont obligatoires et font l'objet de procédures d'exécution au titre de l'article 16 de la directive SEQE-UE si elles ne sont pas effectuées.

La première catégorie d'informations supplémentaires sur les émissions est établie au paragraphe 1, point a), pour les vols entre aéroports situés dans l'EEE et aéroports situés dans des pays tiers (par exemple, Paris-Marrakech).

La deuxième catégorie d'informations supplémentaires sur les émissions, qui est établie au paragraphe 1, point b), concerne les vols entre aéroports situés dans l'EEE et aéroports situés dans des régions ultrapériphériques d'autres États membres de l'EEE (par exemple Dublin-Lanzarote) et dans les dépendances ou territoires de ces États membres¹² (par exemple, Irlande-Groenland). Il convient de noter que les vols intérieurs, tels que Madrid-

¹¹ Les vols internationaux représentent environ 60 % des émissions mondiales du secteur de l'aviation, tandis que les 40 % restants concernent des vols intérieurs. Le mandat de l'OACI ne s'étend pas à l'aviation nationale, voir <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/STATEMENTS/cop4.PDF>.

¹² Pour une liste complète de ces vols, voir la réponse 5 apportée dans la «foire aux questions» à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/faq_aviation_2013-2016_en.pdf.

Lanzarote, ne sont pas couverts par le régime de l'OACI et ne relèvent donc pas du présent acte délégué.

La troisième catégorie d'informations supplémentaires sur les émissions, établie au paragraphe 1, point c), concerne les vols entre aéroports situés dans des régions ultrapériphériques, des dépendances ou des territoires des États membres de l'EEE et aéroports situés dans des pays tiers ou des dépendances ou territoires d'autres États membres (par exemple Groenland-Canada).

Le paragraphe 2 précise que les exigences énoncées au paragraphe 1 s'appliquent également aux exploitants d'aéronefs qui effectuent moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre [en se référant au point j) sous l'activité «Aviation» à l'annexe I de la directive 2003/87/CE].

Le paragraphe 3 concerne la déclaration des données relatives aux émissions vérifiées liées aux vols entre aéroports situés dans deux pays tiers différents, c'est-à-dire entre aéroports situés en dehors de l'EEE et aéroports situés dans d'autres pays en dehors de l'EEE (par exemple, Mexico D.F.-Rio de Janeiro). En ce qui concerne cette catégorie, il est recommandé de déclarer les émissions. La question de savoir si des pouvoirs accrus seraient appropriés devrait être examinée dans le rapport au Parlement européen et au Conseil.

Le paragraphe 4 clarifie les types de vols à déclarer aux fins du régime de l'OACI.

Article 3

Le paragraphe 1 de cet article confirme que la déclaration des émissions conformément à l'article 2 doit être conforme aux normes établies dans les dispositions pertinentes de la directive SEQE-UE et du RSD.

Le paragraphe 2 fait référence aux modèles électroniques à utiliser pour les déclarations. Plus de 900 exploitants d'aéronefs les ont utilisés pour déclarer les émissions vérifiées et pour demander des quotas à titre gratuit dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE. Les modèles seront mis à jour par la Commission aux fins du régime de l'OACI.

Article 4

Cet article indique que, pour la déclaration des émissions conformément à l'article 2, les normes établies dans les dispositions pertinentes de la directive SEQE-UE et du RAV s'appliquent.

Article 5

Cet article dispose que l'État membre responsable d'un exploitant d'aéronef est l'État membre visé à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE. Tous les exploitants qui sont tenus de faire rapport en vertu du présent règlement ne seront pas inscrits sur la liste figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission. Dans ces cas, l'exploitant d'aéronef doit déclarer ses émissions vérifiées à l'État membre qui a délivré son certificat de transporteur aérien ou, dans les cas où un tel certificat n'a pas été délivré par un État membre, rendre compte à l'État membre dans lequel il a son lieu d'immatriculation.

Article 6

Cet article permet à la Commission de demander l'assistance d'Eurocontrol pour compléter les données relatives aux émissions, en s'appuyant sur les bases de données auxquelles elle a accès, dans le but de déclarer avec précision les émissions pertinentes. Cela n'exclut pas l'utilisation d'autres sources de données.

Article 7

Cet article impose à la Commission de transmettre les données relatives aux émissions vérifiées pertinentes au secrétariat de l'OACI. Cela ne concernera que les données des exploitants d'aéronefs pour lesquels le secrétariat de l'OACI attend de recevoir les données relatives aux émissions de la part de l'Union (par exemple, les compagnies aériennes européennes). Avant la transmission, l'État membre concerné doit donner son aval après avoir effectué une vérification de l'ordre de grandeur des données, y compris des données d'Eurocontrol.

Le rôle du Parlement européen et du Conseil dans les décisions relatives aux modifications du droit de l'Union est pleinement respecté; par conséquent, cet article est expressément sans préjudice de l'examen, par le Parlement européen et le Conseil, des modalités de mise en œuvre du régime de l'OACI dans le droit de l'Union par une future révision de la directive SEQE-UE.

Il existe trois facteurs d'émission pour le carburant d'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE:

Carburant	Facteur d'émission (t CO₂/t de carburant)
Essence aviation (AvGas)	3,10
Carburacteur large coupe (jet B)	3,10
Kérosène (jet A1 ou jet A)	3,15

Dans le régime de l'OACI, le facteur d'émission du carburant kérosène (Jet A1 ou Jet A) est de 3,16. Ce facteur d'émission est utilisé lors de la transmission au secrétariat de l'OACI. Le rapport visé à l'article 28 *ter* de la directive examinera s'il convient de réviser cela, et le Parlement européen et le Conseil pourraient prendre des mesures, le cas échéant, notamment en modifiant le facteur d'émission du kérosène du SEQE de l'UE.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 6.3.2019

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la 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, et notamment son article 28 *quater*,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 28 *quater* de la directive 2003/87/CE habilite la Commission à adopter des dispositions en vue de la surveillance, de la déclaration et de la vérification appropriées des émissions aux fins de l'application du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à toutes les liaisons qui relèvent de ce mécanisme. Pour des raisons de sécurité juridique et de clarté, il est nécessaire de préciser les vols auxquels ces dispositions s'appliquent en fonction des routes et des exploitants d'aéronefs concernés.
- (2) Les modalités de surveillance et de déclaration des émissions ainsi que de vérification des déclarations d'émissions s'appliquent, aux fins du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, conformément au règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission¹³ et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission¹⁴. Ces modalités ont été mises à jour et développées en ce qui concerne la surveillance et la déclaration des émissions, par le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission¹⁵, qui s'appliquera à partir du 1^{er} janvier 2021. Les règlements d'exécution (UE) 2018/2066 et (UE) 2018/2067 tiennent compte de la première édition des normes internationales et pratiques recommandées adoptées par l'OACI le 27 juin 2018. Pour des raisons d'efficacité administrative et afin de minimiser les coûts de mise en conformité pour les exploitants, il convient d'aligner les dispositions

¹³ Règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 181 du 12.7.2012, p. 30).

¹⁴ Règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 334 du 31.12.2018, p. 94).

¹⁵ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

relatives à la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI et les dispositions établies dans le règlement (UE) n° 601/2012 ainsi que dans lesdits règlements d'exécution.

- (3) En vertu du règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, les États membres peuvent prescrire l'utilisation de modèles électroniques et de formats de fichiers spécifiques aux fins de la déclaration des émissions résultant des activités aériennes relevant de la directive 2003/87/CE. Afin de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs soient en mesure de satisfaire à ces exigences également au moment de la déclaration des émissions aux fins de l'application du mécanisme de marché mondial de l'OACI, il convient que la Commission publie un format d'échange de données électronique spécifique.
- (4) L'application, pour certains vols, des exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification aux seuls exploitants d'aéronefs établis dans l'EEE n'est pas considérée comme entraînant une distorsion de concurrence. Par conséquent, ces exigences peuvent être adoptées sur la base de l'article 28 *quater* de la directive 2003/87/CE.
- (5) Afin de veiller à ce que toutes les émissions pertinentes soient identifiées avec précision, il convient de permettre à la Commission de demander l'assistance d'Eurocontrol pour compléter, le cas échéant, les données relatives aux émissions.
- (6) Il convient que la Commission transmette les données relatives aux émissions vérifiées pertinentes au secrétariat de l'OACI afin de garantir une déclaration exhaustive et en temps utile des données relatives aux émissions pour tous les vols concernés,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les obligations de déclaration prévues à l'article 2 ne s'appliquent qu'aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:
 - (a) ils 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;
 - (b) ils produisent 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 entre aéroports situés dans différents États de l'Espace économique européen (EEE) ou des vols visés à l'article 2, paragraphe 1, à compter du 1^{er} janvier 2019.
2. Aux fins du paragraphe 1, point b), les émissions des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:
 - (a) vols d'État;
 - (b) vols humanitaires;
 - (c) vols médicaux;
 - (d) vols militaires;
 - (e) vols de lutte contre le feu.

Article 2

1. Les exploitants d'aéronefs déclarent les émissions des vols suivants:
 - (a) les vols entre aéroports situés dans des États membres et aéroports situés dans des pays tiers;
 - (b) les vols entre aéroports situés dans des États membres et aéroports situés dans des régions ultrapériphériques, des dépendances ou territoires d'autres États membres;
 - (c) les vols entre aéroports situés dans des régions ultrapériphériques, des dépendances ou territoires d'États membres et des aéroports situés dans des pays tiers ou des dépendances ou territoires d'autres États membres.
2. Le paragraphe 1 s'applique également aux exploitants de transport aérien commercial effectuant moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.
3. Il est recommandé aux exploitants d'aéronefs de vérifier et de déclarer également leurs émissions provenant de vols entre aéroports situés dans deux pays tiers différents.
4. Les paragraphes 1 et 3 s'appliquent aux émissions de tout type de vol, excepté les types de vols visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, y compris:
 - (a) les vols à des fins de formation, de recherche et de sauvetage;
 - (b) les vols effectués selon les règles de navigation à vue;
 - (c) les vols à des fins de recherche et d'expérimentation scientifiques;
 - (d) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public.

Article 3

1. Aux fins de la déclaration de leurs émissions conformément à l'article 2 du présent règlement, les exploitants d'aéronefs sont soumis aux mêmes exigences que celles qui sont énoncées à l'article 14 de la directive 2003/87/CE et dans le règlement (UE) n° 601/2012. À partir du 1^{er} janvier 2021, ils sont soumis aux mêmes exigences que celles qui sont énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2018/2066.
2. La Commission publie un format d'échange électronique de données aux fins de la déclaration des émissions provenant des vols visés à l'article 2. Les exploitants d'aéronefs utilisent ce format d'échange électronique de données.

Article 4

La vérification des données relatives aux émissions qui doivent être déclarées conformément à l'article 2 du présent règlement et l'accréditation des vérificateurs qui effectuent cette vérification sont soumises aux mêmes exigences que celles énoncées à l'article 15 de la directive 2003/87/CE et à l'annexe V, partie B, de ladite directive, ainsi que dans le règlement d'exécution (UE) 2018/2067.

Article 5

Un exploitant d'aéronef figurant sur la liste de l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission¹⁶ déclare ses émissions à l'État membre responsable précisé dans ladite annexe.

Un exploitant d'aéronef qui ne figure pas sur la liste de l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 déclare ses émissions à l'État membre qui a délivré son certificat de transporteur aérien ou, si un certificat de transporteur aérien n'a pas été délivré par un État membre, l'État membre dans lequel cet exploitant a son lieu d'immatriculation.

Article 6

Le cas échéant, la Commission peut demander l'assistance d'Eurocontrol pour améliorer l'exactitude des données relatives aux émissions déclarées conformément à l'article 2.

Article 7

Sans préjudice de la révision de la directive 2003/87/CE par le Parlement européen et le Conseil, la Commission transmet au secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale les données relatives aux émissions pertinentes déclarées conformément à l'article 14 de la directive 2003/87/CE et au présent règlement. Avant cette transmission, les autorités compétentes effectuent des vérifications de l'ordre de grandeur des données à transmettre.

Le facteur d'émission indiqué à l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 (convention de Chicago), en ce qui concerne le carburant kérosène (JET A1 ou Jet A), est utilisé aux fins de la transmission des données relatives aux émissions conformément au premier alinéa du présent article.

Article 8

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui 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 Bruxelles, le 6.3.2019

Par la Commission
Le président,
Jean-Claude JUNCKER

¹⁶ Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1^{er} janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs (JO L 219 du 22.8.2009, p. 1).