Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2090

15.10.2025

DÉCISION (UE) 2025/2090 DU CONSEIL

du 10 octobre 2025

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des différences entre le droit de l'Union et la deuxième édition des normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée «convention de Chicago»), qui réglemente le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(2) Les États membres de l'Union sont parties contractantes à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI.

(3) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI doit adopter des normes et pratiques recommandées internationales.

(4) La 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques s'est conclue en décembre 2015 avec l'adoption de l'accord de Paris. L'objectif de l'accord de Paris est de limiter l'augmentation de la température moyenne de la planète bien 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 à ces niveaux. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions d'émissions, y compris le transport aérien international.

(5) En 2016, la 39e assemblée générale de l'OACI a décidé de mettre au point un mécanisme de marché mondial visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international à leurs niveaux de 2020. La position de l'Union à cet égard a été arrêtée dans la décision (UE) 2016/915 du Conseil ([1]).

(6) Lors de la dixième réunion de sa 214e session, le Conseil de l'OACI a adopté la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago: les normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

(7) Lors de sa 228e session, le Conseil de l'OACI a adopté l'amendement 1 à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, à la suite des amendements proposés par le Comité de la protection de l'environnement en aviation et des résultats de l'examen périodique 2022 du CORSIA. La deuxième édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago (ci-après dénommée «deuxième édition») qui en a résulté est entrée en application le 1er janvier 2024.

(8) L'article 38 de la convention de Chicago concerne les dérogations aux normes et procédures internationales. Conformément audit article, tout État contractant qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, doit notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

([1]) Décision (UE) 2016/915 du Conseil du 30 mai 2016 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en ce qui concerne l'instrument international à rédiger au sein des organes de l'OACI en vue d'aboutir à l'application, à partir de 2020, d'un mécanisme de marché mondial unique pour les émissions du transport aérien international (JO L 153 du 10.6.2016, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Étant donné qu'il existe certaines différences entre le droit de l'Union et la deuxième édition, il convient d'arrêter la position de l'Union en ce qui concerne la notification des différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

(10) Le CORSIA est mis en œuvre dans le droit de l'Union par la voie de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]). La position à prendre au sein de l'OACI en ce qui concerne la notification des différences entre ladite directive et la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago a été arrêtée par la décision (UE) 2018/2027 du Conseil ([3]).

(11) En 2023, la directive 2003/87/CE a été modifiée par la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil ([4]). L'un des objectifs de la directive (UE) 2023/958 était la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA dans l'Union.

(12) La position de l'Union concernant la notification des différences, exposée dans la présente décision, est proposée à ce stade parce que les actes juridiques pertinents de l'Union relatifs à la mise en œuvre du CORSIA dans l'Union ont été adoptés.

(13) L'article 12 de la directive 2003/87/CE prévoit l'adoption par la Commission d'actes d'exécution précisant la méthode de calcul des exigences de compensation applicables aux exploitants d'aéronefs. En conséquence, le 9 juillet 2024, la Commission a adopté le règlement d'exécution (UE) 2024/1879 ([5]).

(14) Comme cela a été communiqué au secrétariat de l'OACI et reconnu par celui-ci, les émissions annuelles de CO_2 pour toutes les paires d'États déclarées par les États membres au secrétariat de l'OACI comme étant soumises à des exigences de compensation sont sans préjudice du calcul des exigences de compensation et de la quantité d'unités admissibles du CORSIA à annuler pour démontrer la conformité.

(15) Conformément à la directive 2003/87/CE, les unités admissibles du CORSIA sont celles qui sont déterminées par le Conseil de l'OACI, pour autant qu'elles proviennent d'un État mettant en œuvre l'accord de Paris et participant au CORSIA. Cette différence devrait être notifiée à l'OACI.

(16) Conformément à la directive 2003/87/CE, outre les vols indiqués dans la deuxième édition, les vols suivants sont également exemptés des exigences en matière de surveillance: les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols effectués à des fins de recherche scientifique ou d'essais d'aéronefs et les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public. Cette différence devrait être notifiée à l'OACI.

(17) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission ([6]), les exploitants d'aéronefs qui ne sont pas autorisés à utiliser des outils d'estimation des émissions doivent utiliser la méthode A ou la méthode B comme méthode de surveillance de la consommation de carburant. Ils doivent utiliser les mêmes méthodes pour déclarer tous les vols, y compris les vols qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation. Cette différence devrait être notifiée à l'OACI.

([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 l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) 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 et pratiques recommandées internationales 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16.5.2023, p. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2024/1879 de la Commission du 9 juillet 2024 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des exigences de compensation aux fins du CORSIA (JO L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) 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) nº 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Les États membres devraient notifier les différences à l'OACI au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur de la présente décision et en informer la Commission.

(19) Il y a lieu d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI, en ce qui concerne la deuxième édition étant donné que, en vertu de l'article 90 de la convention de Chicago et dans les limites qui y sont énoncées, elle est contraignante pour les États membres. La deuxième édition est également appelée à devenir contraignante pour l'Union et ses États membres au titre de certains des accords existants relatifs au transport aérien international. Par conséquent, l'adoption d'une position de l'Union à l'égard de la notification des différences relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du traité.

(20) La position de l'Union doit être exprimée par chaque État membre, agissant dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI en ce qui concerne la notification des différences entre le droit de l'Union et la deuxième édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago: les normes et pratiques recommandées internationales en matière de protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (ci-après dénommée «deuxième édition») est la suivante: chaque État membre indique, dans le système de notification électronique des différences (EFOD) de l'OACI, les différences relevées conformément aux conditions énoncées à l'article 2 de la présente décision.

Article 2

1. La notification des différences énoncées dans le présent article est sans préjudice d'autres notifications soumises conformément à l'article 38 de la convention de Chicago concernant les dispositions de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.

2. Différence relative au chapitre 4, point 4.3.1, de la deuxième édition «Unités d'émissions», avec les précisions suivantes:

«*[État membre] informe l'OACI que le respect des exigences de compensation découlant des émissions provenant de vols effectués par des exploitants basés en/au(x) [État membre] au sein de l'Espace économique européen (EEE) ou de vols effectués entre, d'une part, l'EEE et, d'autre part, la Suisse ou le Royaume-Uni est assuré conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil* [1]*, par la restitution de quotas en vertu du système régional du SEQE-UE, qui s'applique également à ces vols.*

La participation aux systèmes régionaux oblige les exploitants de [État membre] à s'attaquer à ces émissions.

Le respect des exigences de compensation est ainsi assuré au stade de l'annulation des unités, détaillé à l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, de la convention de Chicago. Il est considéré que les exploitants dont [État membre] est responsable respectent les exigences de compensation du CORSIA à la suite de la présentation d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions vérifié. Ledit rapport doit apporter la preuve de l'annulation d'un nombre suffisant d'unités du CORSIA, à l'exception des vols entre les États de l'EEE et des vols reliant les États de l'EEE au Royaume-Uni et à la Suisse.

[1] *Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO UE L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).*»

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A «Plus exigeante qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» et de «différence importante» dans le système EFOD.

3. Différence relative au chapitre 4, point 4.2.1, de la deuxième édition «Unités d'émissions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 11 bis de la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que, outre les critères figurant dans le document de l'OACI intitulé "CORSIA — Critères d'admissibilité des unités d'émissions", les conditions suivantes doivent être remplies pour que les unités puissent être considérées comme admissibles au titre du CORSIA pour les exploitants dont [État membre] est responsable:*

a) *les unités doivent provenir d'un État qui est partie à l'accord de Paris au moment de l'utilisation;*

b) *les unités doivent provenir d'un État participant au système de compensation du CORSIA.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A «Plus exigeante qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» et de «différence importante» dans le système EFOD.

4. Différence relative au chapitre 2, point 2.1.1, de la deuxième édition «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'annexe I de la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que, outre les exemptions prévues à l'annexe 16, volume IV, points 2.1.1 et 2.1.3, de la convention de Chicago, les normes et pratiques recommandées figurant dans le présent chapitre ne s'appliqueront pas aux vols suivants au départ ou à destination de l'EEE:*

a) *les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago;*

b) *les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol;*

c) *les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil* ([1]).

([1]) *Règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO UE L 293 du 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).*»

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie C «Disposition partiellement mise en œuvre» et non de «différence importante» dans le système EFOD.

5. Différence relative au chapitre 2, points 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 et 2.2.1.3.6, de la deuxième édition «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 55, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission* ([2]), *les exploitants d'aéronefs qui effectuent moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois et les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2 par an sont considérés comme de petits émetteurs. [État membre] informe l'OACI que les exploitants d'aéronefs dépassant le seuil défini pour les petits émetteurs utilisent la méthode A ou la méthode B comme méthode de surveillance de la consommation de carburant.*

([2]) *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) nº 601/2012 de la Commission (JO UE L 334 du 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).*»

«*Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, [État membre] informe l'OACI que les exploitants d'aéronefs utilisent la méthode de surveillance de la consommation de carburant sélectionnée pour tous leurs vols déclarés, y compris pour les vols internationaux non soumis à des exigences de compensation.*»

«*Conformément à la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions de l'annexe 16, volume IV, points 2.1.1 et 2.1.3, de la convention de Chicago, après le 1er janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveaux venus et qui ne sont pas des petits émetteurs, utilisent directement une méthode de surveillance de la consommation de carburant.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A «Plus exigeante qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» et non de «différence importante» dans le système EFOD.

6. Chaque État membre notifie les différences visées au présent article au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur de la présente décision et en informe la Commission.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Luxembourg, le 10 octobre 2025.

Par le Conseil

La présidente

S. LOSE