COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant 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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne (ci-après l'«Union» ou l'«UE») en ce qui concerne la notification des différences par rapport à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, relative aux normes et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention de Chicago, l'OACI et l'accord de Paris

La convention de Chicago (ci-après la «convention de Chicago» ou la «convention») vise à réglementer le transport aérien international. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'OACI est une institution spécialisée des Nations unies qui élabore des normes, des pratiques et des politiques mondiales applicables au transport aérien civil international dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la navigation aérienne, de l'environnement, de la facilitation et des questions économiques.

Les États membres de l'Union européenne (ci-après les «États membres de l'UE») 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 l'OACI.

En vertu de l'article 54 de la convention, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées internationales.

L'accord de Paris a été adopté en décembre 2015 par la conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Il vise à contenir l'élévation de la température de la planète 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.

Tous les États membres de l'UE sont parties à l'accord de Paris, de même que l'Union.

2.2. CORSIA — Annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago

La deuxième édition des normes et pratiques recommandées internationales, Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)[1] a été adoptée en mars 2023 par le Conseil de l'OACI lors de sa 228e session, après adoption de l'amendement nº 1 à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.

La deuxième édition est entrée en application le 1er janvier 2024.

L'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago portant sur un domaine qui relève de la compétence de l'Union, elle est donc mise en œuvre dans les États membres de l'UE au moyen du droit de l'Union.

[1] Annexe 16 — Protection de l'environnement — Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). 2e édition, juillet 2023.

Conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, les États contractants de l'OACI doivent notifier à l'OACI les différences entre leurs propres réglementations ou pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale correspondante.

Selon les orientations de l'OACI[2], trois catégories distinctes de différences peuvent être notifiées au moyen du système de notification électronique des différences (EFOD). La catégorie A est intitulée «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national est plus exigeant que la norme ou pratique recommandée correspondante ou lorsqu'il impose une obligation qui entre dans le cadre de l'annexe, mais ne fait pas l'objet d'une SARP. Il s'agit d'un point particulièrement important lorsque la norme supérieure imposée par un État contractant de l'OACI a une incidence sur l'exploitation d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI sur son territoire et au-dessus de celui-ci. La catégorie B est intitulée «Caractère différent ou conformité réalisée autrement». Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national diffère de la norme ou pratique recommandée correspondante de l'OACI par son caractère ou quant au principe, au type ou au système, sans nécessairement imposer d'obligation supplémentaire. Enfin, la catégorie C est intitulée «Protection moins grande ou disposition partiellement ou non mise en œuvre». Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national offre moins de protection que la norme ou pratique recommandée correspondante, ou lorsqu'il n'y a pas de règlement national correspondant totalement ou partiellement à la norme ou la pratique recommandée en question.

3. POSITION A ADOPTER AU NOM DE L'UE ET DE SES ÉTATS MEMBRES

3.1. Respect des obligations du SEQE de l'UE

L'Union met en œuvre un système régional d'échange de quotas d'émission (ci-après le «SEQE de l'UE»). Il s'agit d'un système de plafonnement et d'échange qui couvre les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes depuis 2012. Il fixe un plafond global d'émissions et permet aux émetteurs d'acheter et de vendre des quotas afin de remplir leurs obligations, favorisant ainsi une réduction rentable des émissions.

En 2023, la directive (UE) 2023/958[3] modifiant la directive 2003/87/CE[4] a été adoptée. Elle a renforcé le SEQE de l'UE en ce qui concerne les émissions de toutes les grandes compagnies aériennes assurant des vols au sein de l'Espace économique européen (EEE) ou à destination de la Suisse et du Royaume-Uni. Elle comprenait également des dispositions relatives à l'application du mécanisme de marché mondial CORSIA aux émissions des compagnies aériennes établies dans l'EEE.

Conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, la Commission adopte chaque année une liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni qui sont considérés comme appliquant le CORSIA. Cette liste figurait,

---

2 Manuel sur la notification et la publication des différences (Doc 10055).

3 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).

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).

pour 2023, dans le règlement d'exécution (UE) 2024/622 de la Commission[5] et, pour 2024, dans le règlement d'exécution (UE) 2024/2850 de la Commission[6].

La Commission a également adopté le règlement d'exécution (UE) 2024/1879 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne le calcul des exigences de compensation aux fins du CORSIA[7] et a mis à jour le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions[8].

En outre, conformément à l'article 28 *quater* de la directive 2003/87/CE, la Commission doit adopter des actes délégués en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification appropriées des émissions aux fins de l'application du CORSIA. Le premier acte de ce type adopté par la Commission est le règlement délégué (UE) 2019/1603[9].

Même après l'adoption de ces différents actes, il subsiste des différences entre les dispositions pertinentes de la directive 2003/87/CE, ses règlements d'exécution pertinents et l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago qui ont des répercussions sur la manière dont l'UE et ses États membres appliquent le CORSIA.

La présente décision met à jour la décision (UE) 2018/2027 du Conseil[10], qui contenait les différences initiales à notifier. Dans la notification initiale des différences, il était expliqué que les différences concernaient autant les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification que les exigences de compensation.

L'objet de l'acte envisagé concerne un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que l'acte envisagé porte sur un domaine lié à l'échange de quotas d'émission qui est largement couvert par les règles de l'Union, notamment la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission dans l'Union, le règlement relatif à la surveillance et à la déclaration et le règlement concernant la vérification et l'accréditation.

---

5 Règlement d'exécution (UE) 2024/622 de la Commission du 22 février 2024 relatif à la liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en 2023 (JO L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Règlement d'exécution (UE) 2024/2850 de la Commission du 11 novembre 2024 relatif à la liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en 2024 (JO L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 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).

8 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).

9 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).

10 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).

3.2. Respect des exigences imposées par le CORSIA

3.2.1 Administration

Conformément à l'article 51, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, chaque exploitant d'aéronef doit surveiller et déclarer les émissions pour tous les vols qu'il a assurés au cours de la période de déclaration et dont il est responsable. L'annexe 16, volume IV, point 1.2.6, de la convention de Chicago prévoit une exception qui ne figure pas dans la directive 2003/87/CE: une filiale en propriété exclusive enregistrée légalement dans le même État que son propriétaire peut, de même que ce dernier, être traitée comme un exploitant d'aéronef consolidé unique. Les règles du SEQE de l'UE exigent que chaque exploitant d'aéronef dispose de son propre plan de surveillance et déclare ses émissions en suivant la procédure standard, c'est-à-dire séparément des autres exploitants d'aéronefs, même s'il s'agit de filiales en propriété exclusive.

Cette restriction, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 1, point 1.2.6, de la convention de Chicago.

En outre, conformément à l'article 68 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, les exploitants d'aéronefs doivent remettre leur déclaration d'émissions annuelle à l'autorité compétente au plus tard le 31 mars. Toutefois, l'annexe 16, volume IV, point 1.2.7, dispose que les États contractants de l'OACI et les exploitants d'aéronefs doivent respecter le calendrier défini à l'appendice 1. Pour les périodes 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 et 2033-2035, le délai pour soumettre à l'État la déclaration d'émissions vérifiée est le 30 avril de chaque année. Les exploitants d'aéronefs doivent donc soumettre leur déclaration d'émissions annuelle un mois plus tôt en vertu du droit de l'Union.

Cette restriction, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 1, point 1.5, de la convention de Chicago.

3.2.2 Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles des exploitants d'aéronefs

L'annexe I de la directive 2003/87/CE décrit les activités aériennes auxquelles s'applique le SEQE de l'UE. Outre les vols spécifiés à l'annexe 16, volume IV, point 2.1.1, de la convention de Chicago, les vols suivants au départ ou à destination d'un État de l'EEE sont également exemptés des exigences en matière de surveillance: les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols à des fins de recherche scientifique et d'essais d'aéronefs et les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public. L'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago n'exempte que les vols d'État, militaires, humanitaires, médicaux et de lutte contre l'incendie, ainsi que les vols qui précèdent ou qui suivent un vol humanitaire, médical ou de lutte contre l'incendie, si ces vols ont été effectués avec le même aéronef et qu'ils sont nécessaires à l'exécution des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre l'incendie connexes, ou au repositionnement ultérieur de l'aéronef pour l'activité suivante. Cette exemption constitue une différence supplémentaire qu'il convient de notifier à l'OACI dans la catégorie C «Disposition partiellement mise en œuvre». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de

Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.1.1, de la convention de Chicago.

Conformément à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE, il faut déclarer la consommation réelle de carburant pour chaque vol, y compris le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Par conséquent, conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, les exploitants d'aéronefs dépassant le seuil défini dans le SEQE de l'UE pour les petits émetteurs doivent utiliser la méthode A ou la méthode B comme méthode de surveillance de la consommation de carburant pour déclarer leurs émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux. Il faut utiliser la même méthode que les vols soient soumis ou non à des exigences de compensation.

Toutefois, à l'annexe 16, volume IV, appendice 2, de la convention de Chicago, les exploitants d'aéronefs peuvent choisir une méthode de surveillance de la consommation de carburant parmi les cinq méthodes prévues par les SARP de l'OACI, y compris la méthode A et la méthode B. En outre, d'après l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, de la convention de Chicago, les exploitants d'aéronefs peuvent choisir d'utiliser les méthodes de surveillance de la consommation de carburant uniquement pour les vols soumis à des exigences de compensation et ils peuvent utiliser un outil d'estimation des émissions pour les vols non sujets à des exigences de compensation.

Ces restrictions prévues par le droit de l'Union, qui s'ajoutent à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devraient être notifiées à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, points 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 et 2.2.1.3.6, de la convention de Chicago, qui prévoient des dérogations relatives aux conditions d'utilisation d'une méthode de surveillance de la consommation de carburant et de présentation des plans actualisés de surveillance des émissions.

Le seuil pour les petits émetteurs, prévu à l'article 55, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, diffère de celui prévu dans les SARP pour le CORSIA. 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 réalisent des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2 par an sont considérés comme de petits émetteurs.

Cette définition, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, point 2.2.1.3.1, de la convention de Chicago, constitue une différence supplémentaire qu'il convient de notifier à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.2.1.3.1, de la convention de Chicago, qui s'applique aux exploitants d'aéronefs dont les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux sont supérieures à 50 000 tonnes.

Conformément à l'article 52 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, les exploitants d'aéronefs doivent présenter à l'autorité compétente leur plan de surveillance au moins quatre mois avant d'entreprendre des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Les exploitants d'aéronefs qui effectuent pour la première fois une activité de ce genre (qui n'était pas prévisible quatre mois auparavant) soumettent un plan de surveillance à l'autorité compétente dans les meilleurs délais, et au plus tard six semaines après la réalisation de l'activité.

Le calendrier défini par les SARP diffère de celui prévu par la directive 2003/87/CE. L'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago dispose que les États contractants de l'OACI et les exploitants d'aéronefs doivent respecter le calendrier figurant à l'appendice 1. Le plan ne doit être soumis qu'une seule fois, à moins qu'une révision ne soit nécessaire. Les nouveaux venus doivent présenter des plans de surveillance des émissions dans les trois mois qui suivent la date à laquelle ils remplissent les conditions d'applicabilité. Les autres exploitants d'aéronefs (qui remplissent pour la première fois les conditions d'applicabilité sans se qualifier comme nouveau venu) doivent soumettre leurs plans dans un délai de trois mois.

Ces restrictions, qui s'ajoutent à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devraient être notifiées à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, points 2.2.2.1, 2.2.2.2 et 2.2.2.3, de la convention de Chicago.

Conformément à l'article 68 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 et à l'article 27, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2067, seuls les exploitants d'aéronefs doivent soumettre à la fois la déclaration d'émissions et le rapport de vérification à l'autorité compétente de l'État responsable. L'annexe 16, volume IV, point 2.4.1.5, de la convention de Chicago impose tant à l'exploitant d'aéronef qu'à l'organisme de vérification de soumettre de façon indépendante à l'État une copie de la déclaration d'émissions et du rapport de vérification correspondant.

Cette différence par rapport à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie B «Conformité à la norme ou à la pratique recommandée (SARP) de l'OACI réalisée autrement». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.4.1.5, de la convention de Chicago.

L'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2018/2067 définit les conditions à remplir pour être un «vérificateur» accrédité, à savoir: une personne morale ou une autre entité juridique menant des activités de vérification conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 et accréditée par un organisme national d'accréditation au titre du règlement (CE) nº 765/2008 et du règlement d'exécution (UE) 2018/2067, ou une personne physique autrement autorisée au moment de la délivrance du rapport de vérification, sans préjudice de l'article 5, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2067. Cela signifie que la déclaration d'émissions doit être vérifiée par des vérificateurs basés sur le territoire de l'EEE, critère qui ne figure pas dans les SARP.

Cette différence par rapport à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.4.2.1, de la convention de Chicago.

Enfin, l'exploitant d'aéronef doit combler le manque de données conformément à l'article 66, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, en utilisant soit des données de remplacement prudentes, soit des données provenant d'un outil d'estimation des émissions, à condition que les lacunes dans les données ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des vols déclarés, c'est-à-dire de tous les vols internationaux. S'il dépasse ce seuil, l'exploitant d'aéronef doit prendre des mesures correctives pour améliorer la méthode de surveillance.

Cette différence, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.5.1.1, de la convention de Chicago, qui applique un seuil correspondant à 5 % des vols internationaux soumis aux exigences de compensation.

3.2.3 Exigences de compensation

Le règlement d'exécution (UE) 2024/1879 prévoit le calcul des exigences de compensation pour les émissions générées du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2026.

Ce calcul suit la formule suivante:

ORy = OEy * SGFy où:

ORy = les exigences de compensation auxquelles un exploitant d'aéronef doit se conformer pendant l'année y;

OEy = les émissions de CO_2 d'un exploitant d'aéronef générées par les vols internationaux pendant l'année y;

SGFy = le facteur de croissance sectorielle.

Cette formule correspond à la méthode de calcul définie dans les SARP. En revanche, l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE impose la publication d'une liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA. Cette liste est mise à jour tous les ans pour reconnaître les nouveaux États qui appliquent volontairement le CORSIA, mais elle diffère tout de même de la liste de l'OACI, car elle exclut les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni, ces États appliquant leurs propres systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission[11] pour les vols intra-EEE et les vols reliant les pays de l'EEE à la Suisse et au Royaume-Uni.

Cela signifie que même si les États de l'EEE déclarent leurs émissions à l'OACI en suivant la méthodologie présentée dans les SARP afin de faciliter le calcul du facteur de croissance sectoriel, ils ne calculent pas les exigences de compensation pour les vols soumis aux systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission.

L'application des systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission aux vols internationaux entre les États de l'EEE et aux vols reliant l'EEE à la Suisse et au Royaume-Uni oblige les exploitants d'aéronefs à prendre en compte les émissions de ces vols. Sur le plan environnemental, le SEQE de l'UE est plus strict que le CORSIA, car il s'applique non seulement aux émissions dépassant le niveau de référence du CORSIA, mais aussi à une part bien plus importante des émissions totales.

En 2022, les émissions relevant du SEQE de l'UE au sein de l'EEE s'élevaient à 49,1 millions de tonnes de CO_2. Au total, environ 27 millions de quotas ont été délivrés. Cette année-là, le nombre de quotas alloués à titre gratuit a atteint 23,1 millions, tandis qu'environ 3,7 millions

[11] 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); Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No. 1557); accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 322 du 7.12.2017, p. 3).

de quotas aviation ont été mis aux enchères[12]. Ainsi, plus de 50 % des émissions ont été prises en compte en 2022, et la rigueur du SEQE de l'UE sera accrue par la suppression progressive des quotas alloués à titre gratuit au secteur de l'aviation au cours de la période 2024-2026, avec une réduction de 25 % en 2024, de 50 % en 2025 et la suppression totale des quotas alloués à titre gratuit à partir de 2026.

Jusqu'au 31 décembre 2026 au moins, pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'EEE, les émissions couvertes par les systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission et donc pas par l'exigence de compensation du CORSIA sont celles des vols entre les pays de l'EEE et des vols reliant l'EEE à la Suisse et au Royaume-Uni.

En comparaison, si les exigences de compensation du CORSIA s'appliquaient aux vols déjà couverts par le SEQE de l'UE, elles couvriraient 5 millions de tonnes de CO_2 pour 2024, d'après une modélisation réalisée par le système AERO-MS.

La couverture des vols entre les pays de l'EEE et des vols reliant l'EEE à la Suisse et au Royaume-Uni est donc plus stricte sur le plan environnemental.

Cette restriction, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 3, points 3.1.4 et 3.2.1, de la convention de Chicago.

En outre, conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2024/1879, lorsque la somme des exigences de compensation de l'exploitant d'aéronef est inférieure à 3 000 tonnes de CO_2 pour les trois années d'une période de conformité donnée (OR1 + OR2 + OR3), les États membres de l'EEE peuvent, à la demande de l'exploitant d'aéronef, ne pas calculer pour celui-ci d'exigences de compensation pour cette période. En revanche, dans l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, l'exploitant d'aéronef satisfaisant aux conditions du point 3.4.2 n'est pas soumis à des exigences de compensation mais peut choisir volontairement de faire compenser ces émissions. La seule différence est qu'au lieu de choisir volontairement de se soumettre aux exigences, l'exploitant d'aéronef peut demander à ne pas y être soumis.

Cette restriction, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 3, point 3.4.2, de la convention de Chicago.

3.2.4 Unités admissibles

Conformément à l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE relative aux activités de projet, les crédits doivent être conformes à un certain nombre de critères pour être considérés comme admissibles aux fins des exigences de compensation du CORSIA.

Conformément à l'article 11 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE, la Commission doit adopter des actes d'exécution dressant la liste des unités admissibles au titre du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs de l'EEE. Il s'agit notamment des unités que le Conseil de

[12] Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE.

l'OACI considère comme admissibles si elles proviennent d'États participant au CORSIA et parties à l'accord de Paris.

Cette restriction, qui s'ajoute à la norme figurant à l'annexe 16, volume IV, point 4.2.1, de la convention de Chicago, devrait être notifiée à l'OACI dans la catégorie A «Plus exigeant qu'une norme ou une pratique recommandée (SARP) de l'OACI». Une notification est donc nécessaire conformément à l'article 38 de la convention de Chicago en ce qui concerne l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, point 4.2.1, de la convention de Chicago, qui précise ce qui suit: «Les unités d'émissions admissibles du CORSIA sont uniquement les unités décrites dans le document de l'OACI intitulé "CORSIA – Unités d'émissions admissibles", qui répondent aux critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA figurant dans le document de l'OACI intitulé "CORSIA – Critères d'admissibilité des unités d'émissions".»

Outre les exigences susmentionnées, l'article 11 *bis*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE prévoit l'acceptation de deux autres types de crédits:

- les crédits autorisés par les parties à des accords, conformément au paragraphe 5 de la directive 2003/87/CE;
- les crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis* de la directive 2003/87/CE.

Plus précisément, l'article 11 *bis*, paragraphe 5, fait référence aux accords conclus avec les pays tiers, dans lesquels les niveaux d'utilisation sont précisés. À ce jour, il n'existe pas de tels accords avec des pays tiers.

L'article 11 *bis*, paragraphe 1, point d), mentionne des crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis* de la directive 2003/87/CE. À ce jour, il n'existe aucun projet conforme aux dispositions de l'article 24 *bis* de la directive 2003/87/CE.

Ces crédits n'ayant pas encore été autorisés ou délivrés, l'OACI n'a pas à être immédiatement informée de la potentielle différence dans le droit de l'Union, qui ne s'est pas encore concrétisée dans les faits.

Les États membres de l'UE sont tenus d'envoyer une notification immédiate à l'OACI une fois qu'il est juridiquement possible d'autoriser ou de délivrer ces crédits. La Commission devrait alors en informer le Conseil par note d'information et les États membres de l'UE devraient notifier rapidement à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, les différences par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, point 4.2.1, de la convention de Chicago, conformément à l'article 3, paragraphes 13 et 14, de la présente décision du Conseil. Ces différences seront qualifiées de différences de catégorie B «Conformité réalisée autrement» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences).

3.3. Notification des différences à la Commission

Après avoir notifié les différences à l'OACI, et au plus tard deux mois après l'adoption de la présente décision du Conseil, les États membres de l'UE informeront la Commission des différences notifiées. Cela est nécessaire pour garantir le respect des dispositions de la présente décision du Conseil.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord[13].

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»[14].

4.1.2. Application en l'espèce

L'OACI est une instance créée par un accord international, en l'occurrence par la convention de Chicago.

L'adoption de la deuxième édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago est contraignante pour l'Union conformément à l'article 90 de la convention de Chicago.

La notification des différences que doivent effectuer les États membres de l'UE a des effets juridiques étant donné qu'elle peut influencer la manière dont les États membres mettent en œuvre les normes de l'OACI dans un domaine couvert par des règles communes.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

Conformément à l'article 192, paragraphe 1, et à l'article 191, du TFUE, l'Union européenne contribue notamment à la poursuite des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant la

[13] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, point 64.

[14] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

La notification des différences que doivent effectuer les États membres de l'UE a des effets juridiques étant donné qu'elle peut influencer la manière dont les États membres mettent en œuvre les normes de l'OACI dans un domaine couvert par des règles communes.

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement la politique climatique, dans le contexte de l'aviation internationale.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 192, paragraphe 1, du TFUE.

4.3. Conclusions

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2025/0065 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant 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

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 la «convention»), qui vise à réglementer 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 (ci-après les «États membres de l'UE») sont parties contractantes à la convention 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, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées internationales («SARP»).

(4) La 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques s'est conclue en décembre 2015 par l'adoption de l'accord de Paris, dont l'objectif est de limiter l'élévation de la température de la planète en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter cette élévation à 1,5 °C. 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[15]. La position de l'Union à cet égard a été établie dans la décision (UE) 2016/915 du Conseil[16].

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

16 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).

(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: 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 qui en a résulté est entrée en application le 1er janvier 2024.

(8) Étant donné qu'il existe certaines différences entre le droit de l'Union et la deuxième édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, il convient d'établir une position de l'Union sur la notification des différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

(9) La législation européenne pertinente mettant en œuvre le CORSIA dans l'UE ayant été adoptée, il est proposé de notifier les différences correspondantes comme suit.

(10) 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.

(11) L'article 38 de la convention concerne les dérogations aux normes et procédures internationales. Conformément au libellé dudit article, tout État contractant de l'OACI 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.

(12) La décision (UE) 2018/2027 du Conseil a notifié des différences entre la directive 2003/87/CE et la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago. Ces différences, qui concernent à la fois les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) et les exigences de compensation, sont toujours valables.

(13) En adoptant le règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission 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[17], l'Union applique les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de l'aviation conformément à l'annexe 16, volume IV, de la convention de

[17] 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).

Chicago. L'application intégrale des exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification garantit l'inclusion des émissions des paires d'États visées à l'annexe 16, volume IV, chapitre 3, point 3.1, de la convention de Chicago. En conséquence, le facteur de croissance sectoriel n'est affecté par aucune différence dans la mise en œuvre de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago par les États de l'EEE.

(14) En 2023, la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil a modifié la directive 2003/87/CE. L'un de ses objectifs était la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA dans l'Union européenne.

(15) La directive 2003/87/CE s'applique indépendamment de la nationalité de l'exploitant d'aéronef et s'applique indifféremment aux vols effectués à l'intérieur des États membres de l'UE et/ou des pays de l'EEE et entre ceux-ci.

(16) L'article 12 de la directive 2003/87/CE prévoit l'adoption par la Commission européenne d'actes d'exécution précisant la méthode de calcul des exigences de compensation applicables aux exploitants d'aéronefs.

(17) Le 9 juillet 2024, le règlement d'exécution (UE) 2024/1879 de la Commission portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne le calcul des exigences de compensation aux fins du CORSIA (ci-après le «règlement d'exécution (UE) 2024/1879») a été adopté.

(18) Conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, la Commission adopte chaque année une liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni qui sont considérés comme appliquant le CORSIA. Conformément à la directive 2003/87/CE, des exigences de compensation seront calculées pour les exploitants établis dans les États membres de l'UE pour tous les vols entre États participant au CORSIA, à l'exception des vols à l'intérieur de l'EEE ainsi que des vols entre l'EEE, d'une part, et la Suisse et le Royaume-Uni, d'autre part. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(19) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/1879, les petits exploitants doivent demander à ne pas être soumis à l'obligation de compensation des émissions, tandis que, dans l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, ils sont exemptés de cette obligation par défaut mais peuvent choisir d'y être soumis. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(20) Conformément à la directive 2003/87/CE, les unités admissibles du CORSIA sont celles 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 communiquée à l'OACI.

(21) Conformément aux règlements d'exécution (UE) 2018/2066 et (UE) 2018/2067, la déclaration d'émissions et le rapport de vérification indépendant ne doivent pas être transmis directement par le vérificateur aux autorités nationales, contrairement aux dispositions de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, qui exige une transmission directe. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(22) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, les exploitants d'aéronefs doivent utiliser des données de remplacement pour un maximum de 5 % de l'ensemble de leurs vols déclarés. L'annexe 16, volume IV, limite cette proportion à 5 % des vols soumis à des exigences de compensation. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(23) En vertu de la directive 2003/87/CE, outre les vols spécifiés à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, les vols suivants sont également exemptés des exigences en matière de surveillance: les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols à des fins de recherche scientifique et d'essais d'aéronefs et les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(24) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, 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 les émissions de tous les vols, y compris les vols qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(25) Le délai dans lequel un exploitant d'aéronef peut, conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, soumettre un plan actualisé de surveillance des émissions en cas de changement important est plus court que celui prévu par les SARP. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(26) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, chaque exploitant d'aéronef doit disposer de son propre plan de surveillance et présenter des rapports distincts, qu'il s'agisse d'une filiale ou d'une entité en propriété exclusive d'un autre exploitant d'aéronef. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(27) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, la date limite pour la déclaration des exploitants d'aéronefs est le 31 mars de chaque année, pour la communication des données d'émissions de l'année civile précédente, tandis que les SARP pour le CORSIA exigent qu'elles soient communiquées au plus tard le 30 avril de chaque année. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(28) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066, l'exploitant d'aéronef présente son plan de surveillance: i) au moins quatre mois avant le début des activités aériennes relevant de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, ou ii) dans les meilleurs délais après le début de ces activités, et au plus tard six semaines après. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(29) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2067, la déclaration d'émissions doit être vérifiée par des vérificateurs accrédités par l'organisme national d'accréditation de l'un des États de l'Espace économique européen, tandis que les SARP pour le CORSIA ne contiennent pas une telle restriction. Cette différence devrait être communiquée à l'OACI.

(30) À ce jour, il n'y a pas de crédits autorisés par les parties à des accords en vertu du paragraphe 5 de la directive 2003/87/CE, ni de crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis* de la directive 2003/87/CE. Il n'y a pas de différence dans la pratique. Lors de l'autorisation de crédits provenant de projets conformément à des accords conclus avec des pays tiers ou de la délivrance de crédits résultant de projets gérés par des États membres de l'UE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre qui ne sont pas déjà couverts par la directive 2003/87/CE, ou les deux, les États membres devraient notifier à l'OACI les différences dans les conditions selon lesquelles ces crédits peuvent être utilisés pour se conformer au CORSIA.

(31) La Commission devrait alors informer le Conseil par note d'information et les États membres de l'UE devraient informer rapidement l'OACI.

(32) Les États membres de l'UE devraient informer la Commission des différences qu'ils ont notifiées à l'OACI une fois ces différences notifiées, au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur du présent acte.

(33) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que, en vertu de l'article 90 de la convention de Chicago, la deuxième édition de l'annexe 16, volume IV, est contraignante pour les États membres une fois adoptée.

(34) La position de l'Union doit être exprimée par tous les États membres de l'UE, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre en ce qui concerne les différences par rapport à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago à notifier est la suivante: chaque État membre fournit les explications énoncées à l'article 2 et indique les différences dans le système de notification électronique des différences de l'OACI, dans les conditions décrites à l'article 3, paragraphes 1 à 15, de la présente décision.

Article 2

Les différences suivantes doivent être expliquées comme suit:

«*En ce qui concerne la compensation, des différences existent entre la directive 2003/87/CE et les règles détaillées adoptées par la Commission d'une part, et le CORSIA d'autre part. Les règles de l'Union européenne applicables à cet égard le [20 décembre 2024] figurent principalement dans la directive 2003/87/CE, modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2023/958, la directive (UE) 2023/959 et la décision nº 334/2023 du Comité mixte de l'EEE.*

Les différences notifiées par [État membre] le [date] conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil restent valables.».

Article 3

1. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 3, points 3.1.4 et 3.2, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Exigences de compensation des émissions de CO_2», avec les précisions suivantes:

   «*Conformément à la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que les émissions provenant de vols effectués par des exploitants basés en/au(x) [État membre] au sein de l'Espace économique européen ou de vols effectués entre, d'une part, l'Espace économique européen et, d'autre part, la Suisse ou le Royaume-Uni ne sont pas soumises à des exigences de compensation. Les émissions de ces vols ne sont pas prises en compte dans le calcul de la variable OE visée au point 3.2.1 pour les exploitants dont [État membre] est responsable.*».

   La participation aux systèmes d'échange régionaux oblige les exploitants de [État membre] à réduire ces émissions.

Les systèmes régionaux d'échange de quotas d'émission qui portent sur ces émissions se traduisent par un niveau de rigueur environnementale plus élevé que le CORSIA, car ils couvrent une part plus importante des émissions provenant des vols entre les États de l'EEE et des vols reliant l'EEE au Royaume-Uni et à la Suisse.

Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne établi par la directive 2003/87/CE s'applique aux exploitants de compagnies aériennes, quelle que soit leur nationalité, ce qui garantit l'égalité de traitement entre eux sur les liaisons en ce qui concerne l'obligation de restitution des quotas du SEQE.».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et de «différence importante».

2. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 3, point 3.4.2, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Exigences de compensation des émissions de CO_2», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2024/1879, [État membre] informe l'OACI que les exploitants d'aéronefs dont l'exigence finale de compensation pour la période de conformité de trois ans est inférieure à 3 000 tonnes sont soumis à une exigence de compensation. Toutefois, ces exploitants d'aéronefs peuvent demander à l'État d'être exemptés des exigences de compensation. Cela diffère de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, en vertu de laquelle l'exploitant d'aéronef satisfaisant aux conditions du point 3.4.2 n'est pas soumis à des exigences de compensation mais peut choisir de compenser volontairement ces émissions.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

3. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, point 4.2.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA», 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.

Il en résulte un niveau plus élevé de rigueur environnementale.».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une

norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et de «différence importante».

4. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.4.1.5, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 68 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 et à l'article 27, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2067, [État membre] informe l'OACI que la déclaration d'émissions et le rapport de vérification correspondant sont soumis à l'État par l'exploitant d'aéronef uniquement. Cela équivaut à l'exigence de l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.4.1.5, selon laquelle, en outre, l'organisme de vérification doit soumettre à l'État, de façon indépendante, une copie de la déclaration d'émissions et du rapport de vérification correspondant.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie B, «Conformité réalisée autrement» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

5. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.1.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «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 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[18].».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie C, «Disposition partiellement mise en œuvre» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

6. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, points 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 et 2.2.1.3.6, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

[18] 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 L 293 du 31.10.2008, p. 3).

«*Conformément à l'article 55, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, 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 réalisent 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.*».

«*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] notifie à 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 exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

7. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.5.1.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 66, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, l'exploitant d'aéronef utilise des données de remplacement pour la période correspondante, calculées conformément à la méthode alternative définie dans le plan de surveillance, à condition que les lacunes dans les données ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des vols déclarés. Si des lacunes dans les données sont constatées pour plus de 5 % des vols annuels, l'exploitant doit en informer l'autorité compétente et prendre des mesures correctives pour améliorer la collecte des données.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

8. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, points 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 et 2.2.1.3.5, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «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 4, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, [État membre] informe l'OACI que, si l'exploitant d'aéronef dépasse le seuil défini pour les petits émetteurs au cours d'une année donnée (y), il soumet dans les meilleurs délais un plan actualisé de surveillance des émissions, sauf accord contraire avec l'autorité CORSIA de [État membre]*.».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

9. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 1, point 1.2.6, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Administration», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 51, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, [État membre] informe l'OACI que chaque exploitant d'aéronef a son propre plan de surveillance et rend compte séparément, même s'il s'agit d'une filiale en propriété exclusive d'un autre exploitant d'aéronef, conformément à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

10. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 1, point 1.5, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Administration», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 68 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, [État membre] informe l'OACI que la date limite pour la déclaration des exploitants d'aéronefs est le 31 mars et non le 30 avril de chaque année, pour la communication des données d'émissions de l'année civile précédente, conformément à l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

11. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, points 2.2.2.1, 2.2.2.2 et 2.2.2.3, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 52 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066, [État membre] informe l'OACI que les exploitants d'aéronefs communiquent le plan de surveillance au moins quatre mois avant d'entreprendre des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE ou dans les meilleurs délais après le début des activités aériennes et au plus tard six semaines après. Ce calendrier diffère de celui prévu par l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago, selon lequel les nouveaux venus communiquent des plans de surveillance des émissions dans les trois mois qui suivent la date à laquelle ils remplissent les conditions d'applicabilité. En outre, les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions d'admissibilité pour la première fois (sans se qualifier comme nouveaux venus) soumettent leurs plans dans un délai de trois mois.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

12. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 2, point 2.4.2.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO_2 des exploitants d'avions», avec les précisions suivantes:

«*Conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2067, et outre les conditions fixées à l'annexe 16, volume IV, point 2.4.2.1, de la convention de Chicago, [État membre] informe l'OACI que la déclaration d'émissions est vérifiée par des vérificateurs accrédités conformément audit règlement et par un organisme national d'accréditation de l'un des États de l'Espace économique européen.*».

Cette différence est qualifiée de différence de catégorie A, «Plus exigeant qu'une norme ou pratique recommandée de l'OACI» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

13. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, point 4.2.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 11* bis *de la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que, en plus des unités approuvées par le Conseil de l'OACI et conformément à [troisième différence en lien avec les critères applicables aux unités supplémentaires], les unités suivantes peuvent être utilisées par les exploitants enregistrés en/au(x) [État membre] pour se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu du CORSIA:*

crédits qui ont été délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 bis *de la directive 2003/87/CE. Il s'agirait de crédits délivrés pour des projets gérés par des États membres de l'UE qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre non couvertes par le SEQE de l'UE. Ils n'entraînent pas de double comptage ou n'entravent pas la mise en œuvre d'autres mesures visant à réduire les émissions qui ne sont pas couvertes par la directive 2003/87/CE.*».

Cette différence est notifiée lorsque les conditions de l'article 24 *bis* de la directive 2003/87/CE sont remplies et que ces crédits sont délivrés. Lorsque cette différence est notifiée, elle est qualifiée de différence de catégorie B, «Conformité réalisée autrement» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

14. Différence par rapport à l'annexe 16, volume IV, chapitre 4, point 4.2.1, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), «Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA», avec les précisions suivantes:

«*Conformément à l'article 11* bis *de la directive 2003/87/CE, [État membre] informe l'OACI que, en plus des unités approuvées par le Conseil de l'OACI et conformément à [troisième différence en lien avec les critères applicables aux unités supplémentaires], les unités suivantes peuvent être utilisées par les exploitants enregistrés en/au(x) [État membre] pour se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu du CORSIA:*

crédits qui ont été autorisés par les parties à des accords conformément à l'article 11 bis*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. Il s'agirait de crédits autorisés dans le cadre d'accords conclus bilatéralement avec des pays tiers [préciser l'accord].*».

Cette différence est notifiée lorsque les conditions de l'article 11 *bis*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE sont remplies et que ces crédits sont délivrés. Lorsque cette différence est notifiée, elle est qualifiée de différence de catégorie B, «Conformité réalisée autrement» dans le système EFOD (système de notification électronique des différences) et non de «différence importante».

15. À l'exception des paragraphes 13 et 14, 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. La Commission en informe le Conseil par note d'information dès que les conditions fixées aux paragraphes 13 et 14 sont réalisées. Les États membres de l'UE en informent ensuite rapidement l'OACI.

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président