DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2020/954 DU CONSEIL

du 25 juin 2020

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la notification de la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir du 1er janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023

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») est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et vise à réglementer le transport aérien international.

(2) Tous les États membres de l'Union sont des États contractants de 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 décembre 2015, la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques a adopté l'accord de Paris ([1]). Les objectifs de l'accord de Paris consistent notamment à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions d'émissions, y compris le transport aérien international.

(4) En 2016, au moyen de sa résolution A39-3, la 39e assemblée de l'OACI a décidé de mettre en œuvre un mécanisme de marché mondial sous la forme du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international à leurs niveaux de 2020. La position de l'Union en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de ce mécanisme et de ses divers éléments détaillés a été établie par la décision (UE) 2016/915 du Conseil ([2]).

(5) Le 27 juin 2018, 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: régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (ci-après dénommée «annexe 16, volume IV»).

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

([2]) 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) En 2017, le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ([3]) a modifié la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]). L'un des objectifs de ce règlement consistait à préparer la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2021, à établir les exigences du droit de l'Union en matière de surveillance, de déclaration et de vérification aux fins du CORSIA, et de préciser les dispositions relatives au rapport et au réexamen en ce qui concerne la mise en œuvre du CORSIA.

(7) Les règles contenues dans l'annexe 16, volume IV, sont appelées à devenir contraignantes conformément à la convention de Chicago et dans les limites prévues par celle-ci. Ces règles sont également appelées à devenir contraignantes pour l'Union et ses États membres au titre des accords existants relatifs au transport aérien international.

(8) Afin que l'OACI tienne pleinement compte du cadre juridique actuel au niveau de l'Union, des différences ont été notifiées par les États membres conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil ([5]). En vertu de la décision (UE) 2018/2027, la directive 2003/87/CE, dans sa version actuelle, s'applique indépendamment de la nationalité de l'exploitant d'avions et couvre, en principe, les vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. La directive 2003/87/CE s'applique indifféremment aux vols effectués à l'intérieur des États membres et/ou des pays de l'Espace économique européen, et entre eux. À ce stade, ces règles s'appliquent tant aux exigences de surveillance, déclaration et vérification (MRV) qu'aux obligations de compensation.

(9) Sous réserve des différences notifiées conformément à la décision (UE) 2018/2027, les exigences de MRV qui sont énoncées dans l'annexe 16, volume IV, et applicables à partir du 1er janvier 2019 ont été intégrées dans le droit de l'Union au moyen des règlements d'exécution (UE) 2018/2066 ([6]) et (UE) 2018/2067 ([7]) et du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission ([8]). En vertu de ces règlements, les données relatives aux émissions seront collectées et transmises au secrétariat de l'OACI en ce qui concerne les émissions durant la phase pilote.

(10) Conformément à la partie 2, chapitre 3, points 3.1.3 et 3.2.1, et à l'appendice 1 de l'annexe 16, volume IV, les États contractants sont tenus d'aviser l'OACI de leur décision de participer volontairement ou de renoncer à leur participation volontaire au CORSIA à partir du 1er janvier 2021. Les États contractants sont également tenus de notifier l'OACI de l'option qu'ils ont retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023. Ils sont tenus de présenter ces notifications au plus tard le 30 juin 2020.

(11) Il ressort de ces dispositions que certains effets juridiques de l'annexe 16, volume IV, dépendent de la présentation des notifications pertinentes à l'OACI et des termes de celles-ci. Par conséquent, l'adoption d'une position de l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du traité.

([3]) 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).

([4]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

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

([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).

([7]) 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).

([8]) 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).

(12) À cet égard, il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI, compte tenu des exigences de notification de l'annexe 16, volume IV, en particulier parce que la participation volontaire au CORSIA et le choix d'option prévu au point 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, peuvent influencer de manière déterminante les droits et les obligations dans un domaine couvert par le droit de l'Union, notamment la directive 2003/87/CE et, dans une certaine mesure, la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ([9]).

(13) L'Union et les États membres ont déclaré à plusieurs reprises ([10]) vouloir participer au CORSIA à partir du 1er janvier 2021.

(14) La participation volontaire au CORSIA implique, conformément au point 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, le choix d'une option pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023. À cet égard, il convient de fonder les calculs sur les émissions de 2021, 2022 et 2023 respectivement. Cette option est susceptible d'entraîner un plus grand bénéfice pour l'environnement et le transport international que l'autre option disponible, qui consiste à fonder les calculs sur les émissions de 2020, puisque les émissions de l'aviation internationale devraient être plus élevées en 2021, 2022 et 2023 qu'au cours de l'année 2020, entraînant ainsi des exigences de compensation plus importantes. Cette option garantirait également une plus grande continuité, étant donné que, pour les années à partir de 2024, le point 3.2.2 de l'annexe 16, volume IV, prévoit également un calcul fondé sur l'année respective.

(15) Le choix des émissions de 2021, 2022 et 2023 respectivement pour le calcul des exigences de compensation des exploitants d'avions s'appliquerait au cours de la période 2021-2023 à tous les exploitants d'avions qui ont été attribués à l'État membre concerné, conformément à la dernière édition du document de l'OACI intitulé «CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions» («Attributions d'un exploitant d'avions à un État dans le cadre du CORSIA») ([11]).

(16) Le cadre de la directive 2003/87/CE diffère actuellement de l'annexe 16, volume IV, à certains égards. L'article 28 *ter*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE dispose que dans les douze mois suivant l'adoption par l'OACI des instruments pertinents et avant que le CORSIA ne devienne opérationnel, la Commission doit présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle examine les moyens de mettre ces instruments en œuvre dans de droit de l'Union par le biais d'une révision de la directive 2003/87/CE, et évaluer, entre autres, l'ambition et l'intégrité environnementale globale du CORSIA, y compris son ambition générale quant aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation, son 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. Conformément à l'article 28 *ter*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, s'il y a lieu, la Commission accompagne le rapport d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, supprimer, proroger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 *bis* de ladite directive, 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 environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat.

(17) La Commission n'a pas encore présenté le rapport. Il est donc urgent que la Commission présente le rapport visé à l'article 28 *ter*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, accompagné de la proposition correspondante au Parlement européen et au Conseil, dès que possible et avant la fin de l'année 2020.

(18) Dans ce contexte, il est nécessaire de veiller à ce que les différences actuelles et les éventuelles différences futures entre le droit de l'Union et l'annexe 16, volume IV, soient effectivement prises en compte, en vue de préserver le cadre juridique de l'Union si nécessaire, y compris la marge de manœuvre du législateur pour décider du futur régime de l'Union applicable au domaine concerné.

(19) Les notifications pertinentes à l'OACI devraient donc inclure une référence à la différence notifiée conformément à la décision (UE) 2018/2027, qui s'applique aux matières couvertes par la participation volontaire. Étant donné qu'une telle différence, dans la mesure où elle est toujours pertinente, ne concerne que l'attribution de la compétence des États à l'égard des différents exploitants, les notifications pertinentes à l'OACI devraient également réserver la possibilité de notifier des différences supplémentaires.

([9]) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

([10]) Voir par exemple la «déclaration de Bratislava» et les documents ICAO A39- WP/414 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12029-2016-INIT/en/pdf) et ICAO A40- WP/102 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2010227%202019%20REV%201/fr/pdf).

([11]) https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx

(20) Les positions à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI devraient être exprimées par chaque État membre de l'Union qui est membre de l'OACI,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au sujet de la notification à l'OACI concernant la participation volontaire des États membres au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir de janvier 2021 est la suivante: chaque État membre qui est membre de l'OACI notifie le texte suivant à l'OACI au plus tard le 30 juin 2020:

«Conformément à la partie 2, chapitre 3, point 3.1.3, et à l'appendice 1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale: régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), [État membre] notifie l'OACI de sa participation volontaire au CORSIA à partir du 1er janvier 2021.».

2. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI au sujet de la notification à l'OACI concernant l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avion au cours de la période 2021-2023 est la suivante: chaque État membre qui est membre de l'OACI notifie le texte suivant à l'OACI au plus tard le 30 juin 2020:

«Conformément à la partie 2, chapitre 3, point 3.2.1, et à l'appendice 1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale: régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), [État membre] notifie l'OACI que, aux fins du calcul des exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023, l'option retenue est OE = quantité d'émissions de CO_2 de l'exploitant d'avions relevant du point 3.1 durant l'année donnée y.».

3. Les notifications visées aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnées du texte suivant:

«La présente notification est sans préjudice des différences, visées à l'article 38 de la convention de Chicago, par rapport aux dispositions de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.».

Article 2

Les positions visées à l'article 1er sont exprimées par chaque État membre de l'Union qui est membre de l'OACI.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le 25 juin 2020.

Par le Conseil
La présidente
A. METELKO-ZGOMBIĆ