DÉCISION (UE) 2020/768 DU CONSEIL

du 9 juin 2020

modifiant la décision (UE) 2016/915 en ce qui concerne la période de référence destinée à mesurer la croissance des émissions de CO_2, afin de tenir compte des conséquences de la pandémie de COVID-19 dans le contexte du 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) En 2016, dans sa résolution A39-3 (ci-après dénommée «résolution A39-3»), la 39e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), instituée par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée la «convention») 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 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 ([1]).

(2) 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: les 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). Conformément à la résolution A39-3, qui a été remplacée par la résolution A40-19 adoptée par l'assemblée de l'OACI lors de sa 40e session (ci-après dénommée «résolution A40-19»), cette première édition établit entre autres les valeurs d'émissions à utiliser pour calculer les facteurs de croissance (à la fois le facteur de croissance du secteur et les facteurs de croissance des exploitants d'avions). Ces valeurs correspondent à la moyenne des émissions de CO_2 de l'aviation internationale relevant du CORSIA au cours des années 2019 et 2020 (au niveau du secteur et au niveau de chaque exploitant d'avion).

(3) La pandémie actuelle de COVID-19 entraînera une diminution considérable des émissions de CO_2 du transport aérien international en 2020. Par conséquent, elle amènera également à utiliser des valeurs d'émissions CORSIA nettement plus faibles pour calculer les facteurs de croissance. À moins que ces valeurs ne soient modifiées, l'utilisation de valeurs d'émissions CORSIA nettement plus faibles pourrait se traduire par des exigences de compensation bien plus élevées, en fonction du taux de reprise du trafic aérien international et de l'évolution des émissions de CO_2 produites par le trafic aérien international.

(4) Il est probable et il importe en effet que, lors de sa 220e session qui se tiendra du 8 au 26 juin 2020, le Conseil de l'OACI adopte une décision concernant la modification des valeurs d'émissions utilisées pour calculer les facteurs de croissance dans le cadre du CORSIA, plus précisément en ce qui concerne la période de référence à prendre en compte (ci-après dénommée la «période de référence»).

(5) Toute modification des normes internationales et pratiques recommandées dans le cadre du CORSIA constituerait une décision prise par une instance créée par un accord et ayant des effets juridiques au sens de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

(6) Alors que l'Union et ses États membres ont toujours plaidé en faveur d'un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre par l'aviation internationale à un niveau ne dépassant pas les niveaux de 2020, les circonstances actuelles font apparaître qu'une référence à l'année 2019, prise comme période de référence, est la variable de substitution la plus proche possible fondée sur des données réelles aux fins de l'objectif à long terme de l'OACI de croissance neutre en carbone à partir de 2020, tel qu'il est établi dans la résolution A39-3. Compte tenu de ce qui précède, afin de continuer à apporter un soutien suffisant au CORSIA et d'en préserver les principaux éléments de conception, et sur la base des informations actuellement disponibles, il convient d'accepter que l'année civile 2019 soit la période de référence.

([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).

(7) L'alternative évoquée dans le débat actuel, à savoir établir des périodes de référence différentes selon les pays, en fonction de leur niveau de développement, de l'année de leur adhésion au CORSIA ou d'autres critères, ne devrait pas être soutenue. Elle serait contraire au principe de non-discrimination, tel qu'il est rappelé dans la résolution A40-19, et pourrait mettre en péril le maintien du CORSIA sous sa forme actuelle.

(8) Il convient, dès lors, de modifier la décision (UE) 2016/915 afin de permettre à l'Union et à ses États membres d'accepter que l'année civile 2019 soit la période de référence.

(9) Le principe de l'examen régulier devrait continuer de s'appliquer. À cet égard, il convient de rappeler que la résolution A40-19 prévoit un examen de la mise en œuvre du CORSIA tous les trois ans. Le premier examen doit avoir lieu en 2022. Plus le secteur mettra de temps à atteindre le niveau de trafic qui prévalait avant la crise et les émissions associées, plus cet examen sera pertinent en ce qui concerne les valeurs d'émissions utilisées pour calculer les facteurs de croissance. En cas de reprise lente du secteur de l'aviation, prendre les émissions produites en 2019 comme référence est susceptible d'aboutir à des exigences de compensation nulles ou minimes au cours de la «phase pilote» du CORSIA (2021-2023). La pertinence de cet examen, mise en évidence par la nécessité d'assurer la cohérence avec un objectif indicatif ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO_2, dans la logique des objectifs de température fixés par l'accord de Paris, doit être examinée par l'assemblée de l'OACI. Cet examen pourrait, le cas échéant, comprendre la définition de la période de référence.

(10) Conformément à l'article 28 *ter*, paragraphes 2 et 3, de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]), dans les douze mois suivant l'adoption, par l'OACI, des instruments pertinents et avant que le mécanisme de marché mondial ne devienne opérationnel, il convient que la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle devrait examiner les moyens de mettre ces instruments en œuvre dans le droit de l'Union par le biais d'une révision de ladite directive, au besoin accompagné d'une proposition portant sur une mise en œuvre du CORSIA de nature à garantir la contribution du secteur de l'aviation au respect de l'engagement de l'Union consistant à réduire, à l'horizon 2030, les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Dans l'annexe de la décision (UE) 2016/915, le tiret suivant est inséré après le deuxième tiret:

«— afin de tenir compte des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les émissions de 2020, l'Union accepte que les valeurs d'émissions à utiliser pour calculer les facteurs de croissance établis dans le CORSIA soient modifiées de manière à renvoyer aux niveaux d'émissions de 2019;»

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le 9 juin 2020.

Par le Conseil
La présidente
A. METELKO-ZGOMBIĆ

([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).