

## I

(Actes législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) N° 421/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 avril 2014

**modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, d'ici 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Une approche globale face au problème des émissions provenant de l'aviation internationale est la mieux à même de garantir la viabilité à long terme.
- (2) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et, parallèlement, limite, dans le cadre d'une action autonome, les incidences sur le changement climatique liées aux activités aériennes au départ et à destination d'aérodromes de l'Union. Afin de garantir que ces objectifs se confortent mutuellement et n'entrent pas en conflit, il convient de tenir compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, de prendre en considération la résolution adoptée le 4 octobre 2013 lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui contient un «exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement».
- (3) Il est par conséquent souhaitable, afin de conserver la dynamique obtenue lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI qui s'est tenue en 2013 et de faciliter les progrès à l'occasion de la 39<sup>e</sup> session prévue en 2016, de considérer provisoirement comme satisfaites, pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2016, les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> concernant les vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE). Ce faisant, l'Union souligne que des exigences légales peuvent être appliquées aux vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des États de l'EEE, de la même façon que des exigences légales peuvent être appliquées aux émissions dues à des vols entre ces aérodromes. En vue d'assurer la sécurité juridique, aux fins de cette dérogation, il convient de considérer les vols entre des aérodromes situés dans des États de l'EEE et des aérodromes situés dans des pays entrés dans l'Union en 2013 comme des vols entre États de l'EEE.

<sup>(1)</sup> Avis adopté le 22 janvier 2014 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 3 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 14 avril 2014.

<sup>(3)</sup> 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 la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

- (4) Il convient de rappeler qu'au titre de la directive 2003/87/CE, il appartient aux États membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Ces recettes, ou leur équivalent en valeur financière, devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, entre autres, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, en particulier dans les pays en développement, financer des travaux de recherche et développement à des fins d'atténuation et d'adaptation, notamment dans les domaines de l'aéronautique et des transports aériens, réduire les émissions au moyen de transports à faibles émissions et couvrir les coûts de gestion du système de l'Union. Il convient que le produit de la mise aux enchères, ou son équivalent en valeur financière, serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à prévenir le déboisement. La transparence dans l'utilisation du produit de la vente aux enchères des quotas au titre de la directive 2003/87/CE est essentielle pour étayer les engagements de l'Union. Au titre du règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, les États membres sont tenus de communiquer à la Commission un rapport sur l'utilisation du produit de la mise aux enchères de ces quotas.
- (5) Les dérogations prévues dans le présent règlement tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, que la Commission maintiendra au nom de l'Union, afin de promouvoir l'utilisation de mécanismes de marché en vue de réduire les émissions de l'aviation.
- (6) Il convient de rappeler que la directive 2003/87/CE prévoit la possibilité d'adopter des mesures modifiant la liste des activités de l'aviation figurant à l'annexe I de ladite directive lorsqu'un pays tiers adopte des mesures de réduction des incidences des activités de l'aviation sur le changement climatique.
- (7) La négociation de tous les accords conclus dans le domaine de l'aviation entre l'Union et des pays tiers devrait viser à préserver la possibilité, pour l'Union, d'agir sur les questions environnementales, y compris en ce qui concerne des mesures tendant à atténuer l'incidence des activités de l'aviation sur le changement climatique.
- (8) Afin d'éviter toute distorsion de concurrence, il importe que tous les vols sur une même liaison soient traités de la même manière.
- (9) Afin d'éviter, en outre, de faire peser une charge administrative disproportionnée sur les plus petits exploitants d'aéronefs, il convient d'ajouter une exemption temporaire à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Il convient, par conséquent, d'exclure du champ d'application de ladite directive les exploitants d'aéronefs non commerciaux émettant moins de 1 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, et ce du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2020.
- (10) Il convient de laisser aux exploitants d'aéronefs dont les émissions sont faibles la possibilité d'utiliser une autre méthode de vérification de leurs émissions, afin de réduire encore la charge administrative pesant sur eux. Les États membres devraient pouvoir mettre en œuvre des mesures de simplification répondant en particulier aux besoins des exploitants non commerciaux dont les émissions sont faibles.
- (11) Il convient d'examiner tout particulièrement les moyens d'atténuer, voire d'éliminer, les problèmes d'accessibilité et de compétitivité auxquels sont confrontées les régions ultrapériphériques de l'Union. Dans cette perspective, il convient d'appliquer également la dérogation établie par le présent règlement aux vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aéroport situé dans une autre région de l'EEE.
- (12) Afin de garantir la sécurité juridique aux exploitants d'aéronefs et aux autorités nationales, il est approprié d'autoriser, jusqu'en 2015, la restitution de quotas et la déclaration des émissions de 2013.
- (13) Aux fins de l'application de cette dérogation, il importe de rappeler que les méthodes d'allocation et de délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs restent celles établies au titre de la directive 2003/87/CE, c'est-à-dire qu'elles sont fondées sur les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les périodes qui y sont visées.
- (14) Après l'assemblée de l'OACI de 2016, et à la lumière de ses résultats, la Commission devrait fournir un rapport complet au Parlement européen et au Conseil. Dans ce rapport, la Commission devrait, entre autres, examiner toutes les possibilités permettant de couvrir les émissions dues aux activités de l'aviation et, le cas échéant, proposer rapidement des mesures afin de garantir que les évolutions internationales puissent être prises en compte et que les éventuelles difficultés associées à l'application de la dérogation puissent être aplanies. Il convient également que la Commission accorde une attention particulière à l'efficacité environnementale du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union (SEQUE-UE) et, dans ce cadre, à la contribution spécifique du secteur de l'aviation, y compris aux modalités d'un meilleur alignement des règles applicables, respectivement, aux activités de l'aviation et aux installations fixes.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

- (15) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'introduction d'une dérogation temporaire pour le suivi, la déclaration et la restitution des quotas concernant les vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'EEE du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2016, l'allègement de la charge administrative et la simplification de la gestion du système, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'ex-cède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (16) Il est essentiel de garantir la sécurité juridique pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales au vu du délai de restitution du 30 avril 2014 visé dans la directive 2003/87/CE. Par conséquent, le présent règlement devrait être applicable à compter de la date de son adoption.
- (17) Il convient de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

1) l'article suivant est inséré:

«Article 28 bis

#### **Dérogations applicables par anticipation de la mise en œuvre, d'ici 2020, d'une convention internationale sur l'application d'un mécanisme de marché mondial**

1. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 *bis*, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne:

- toutes les émissions des vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2016;
- toutes les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aéroport situé dans une autre région de l'EEE pour chaque année civile du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2016;
- la restitution des quotas, correspondant à des émissions vérifiées de 2013 dues à des vols entre des aéroports situés dans des États de l'EEE, ayant lieu au plus tard le 30 avril 2015 au lieu du 30 avril 2014, les émissions vérifiées de 2013 pour ces vols étant déclarées au plus tard le 31 mars 2015 au lieu du 31 mars 2014.

Aux fins des articles 11 *bis*, 12 et 14, les émissions vérifiées dues à des vols autres que celles visées au premier alinéa sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

2. Par dérogation à l'article 3 *sexies*, paragraphe 5, et à l'article 3 *septies*, un exploitant d'aéronef qui bénéficie des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article reçoit, à titre gratuit, un nombre de quotas réduit en proportion de la réduction de l'obligation de restitution prévue dans ces points.

Par dérogation à l'article 3 *septies*, paragraphe 8, les quotas non alloués, en conséquence de l'application du premier alinéa du présent paragraphe, sont supprimés.

En ce qui concerne l'activité au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2016, les États membres publient le nombre de quotas d'aviation alloués à titre gratuit à chaque exploitant d'aéronef au plus tard le 1<sup>er</sup> août 2014.

3. Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, les États membres mettent aux enchères un nombre de quotas d'aviation réduit en proportion de la réduction du nombre total de quotas délivrés.

4. Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2016 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée pour les vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

5. Par dérogation à l'article 3 *octies*, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de suivi et de déclaration des émissions pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

6. Par dérogation aux articles 3 *octies*, 12, 15 et 18 *bis*, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'outil pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission (\*) et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. Les États membres peuvent appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, dès lors que la précision assurée par ces procédures n'est pas inférieure à celle assurée par l'outil pour petits émetteurs.

7. Aux fins du présent article, les vols entre des aéroports situés dans des États de l'EEE et des États ayant adhéré à l'Union en 2013 sont considérés comme des vols entre aéroports situés dans des États de l'EEE.

8. La Commission informe régulièrement, au moins une fois par an, le Parlement européen et le Conseil de l'état d'avancement des négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que de ses efforts pour favoriser l'acceptation par les pays tiers, au niveau international, des mécanismes de marché. À la suite de l'assemblée de l'OACI de 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les actions nécessaires pour mettre en œuvre un accord international relatif à un mécanisme de marché mondial à partir de 2020, qui réduira les émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation de manière non discriminatoire, y compris sur les informations relatives à l'utilisation des recettes communiquées par les États membres conformément à l'article 17 du règlement (UE) n° 525/2013.

Dans son rapport, la Commission examine ces développements concernant le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination ou au départ d'aéroports situés dans des pays en dehors de l'EEE à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et, le cas échéant, l'accompagne de propositions concernant ledit champ d'application à la suite de ces développements. Dans son rapport, la Commission examine également des solutions aux éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4 du présent article, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants d'aéronefs sur une même liaison.

(\*) Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs (JO L 175 du 10.7.2010, p. 25).»

- 2) à l'annexe I, dans la colonne «activités» du tableau, sous le titre «aviation», le point suivant est ajouté après le point j):
- «k) du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2020, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an.»

## Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 30 avril 2014.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 16 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS