

DIRECTIVES

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

(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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser les réductions des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Les activités aériennes ont été intégrées dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE de l'UE) par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. L'Union européenne est compétente pour étendre le SEQUE de l'UE à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans un État membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport.
- (2) La protection de l'environnement compte parmi les enjeux les plus importants auxquels l'Union et le reste du monde sont confrontés. L'accord de Paris ⁽⁶⁾, adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, le 13 novembre 2021, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, reconnaît que maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels permettrait de réduire considérablement les risques et incidences du changement climatique, et ces parties se sont engagées à renforcer leurs objectifs pour 2030 d'ici la fin 2022 afin d'accélérer l'action climatique au cours de cette décennie critique et de combler le déficit d'ambition par rapport à l'objectif de 1,5 °C. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, tous les secteurs de l'économie, y compris l'aviation internationale, doivent contribuer à réaliser les réductions des émissions de gaz à effet de serre.

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 152.

⁽²⁾ JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.

⁽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⁾ Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 8 du 13.1.2009, p. 3).

⁽⁶⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

- (3) L'aviation représente 2 % à 3 % des émissions mondiales de CO₂ et l'incidence climatique globale de l'aviation est au moins le double de son incidence liée au seul CO₂. L'aviation est la deuxième plus grande source d'effets climatiques des transports après le transport routier. En 2022, Eurocontrol prévoyait une augmentation de l'activité de l'aviation européenne de 44 % à l'horizon 2050 par rapport à 2019. La nécessité d'agir en vue de réduire les émissions de CO₂ devient de plus en plus urgente, comme le souligne le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans ses derniers rapports du 7 août 2021, intitulé *Climate change 2021: The Physical Science Basis*, du 28 février 2022, intitulé *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*, et du 4 avril 2022, intitulé *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change*. Ledit rapport du 4 avril 2022 désigne l'aviation internationale comme étant un secteur dans lequel les accords sectoriels ont fixé des objectifs d'atténuation du changement climatique qui sont absolument insuffisants au regard de l'action nécessaire pour atteindre l'objectif à long terme en matière de températures de l'accord de Paris. L'Union devrait donc répondre à cette nécessité d'agir urgente en redoublant ses efforts et en se positionnant comme chef de file de la lutte contre le changement climatique à l'échelon international.
- (4) Le 27 juin 2018, lors de la 10^e réunion de sa 214^e session, le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago») — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), établissant les normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA). L'Union et ses États membres mettent en œuvre le CORSIA depuis le début de la phase pilote s'étendant de 2021 à 2023 conformément à la décision (UE) 2020/954 du Conseil (7).
- (5) Conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil (8), les États membres ont notifié au secrétariat de l'OACI les différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE. L'objectif était de préserver l'acquis de l'Union et ses futures prérogatives politiques, ainsi que le niveau d'ambition climatique de l'Union et le rôle exclusif du Parlement européen et du Conseil dans la détermination du contenu du droit de l'Union. Une fois la présente directive adoptée, la notification au secrétariat de l'OACI des différences entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE devrait être mise à jour par une deuxième notification des différences conforme au droit de l'Union afin de tenir compte des révisions apportées à la directive 2003/87/CE.
- (6) La réponse aux défis climatiques et aux défis liés à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe»).
- (7) Dans l'actualisation de la contribution déterminée au niveau national de l'Union et de ses États membres, présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans tous les secteurs de son économie. L'aviation devrait contribuer à ces efforts de réduction des émissions.
- (8) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (9), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif visant à ramener les émissions nettes à zéro d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement fixe également un objectif climatique intermédiaire contraignant pour l'Union, consistant en une réduction d'au moins 55 %, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (9) Les modifications introduites par la présente directive sont essentielles pour garantir l'intégrité et le pilotage efficace du SEQUE de l'UE afin qu'il contribue, en tant qu'instrument stratégique, à la réalisation des objectifs de l'Union visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que de l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite,

(7) 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 1^{er} janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023 (JO L 212 du 3.7.2020, p. 14).

(8) 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).

(9) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

comme prévu à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119. Ces modifications visent donc aussi à mettre en œuvre les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris en ce qui concerne l'aviation. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE.

- (10) En plus du CO₂, l'aviation a des effets sur le climat par le biais d'émissions autres que de CO₂, telles que des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, en raison des effets de la vapeur d'eau, ainsi qu'au travers de processus atmosphériques causés par ces émissions, par exemple la formation d'ozone et de cirrus induits par les traînées de condensation. L'incidence de ces émissions autres que de CO₂ sur le climat dépend des types de carburant et de moteur utilisés, de la localisation des émissions, notamment de l'altitude de croisière de l'aéronef et de sa position en latitude et longitude, ainsi que du moment où les émissions sont produites et des conditions météorologiques à ce moment-là. Sur la base de l'analyse d'impact réalisée par la Commission en 2006 sur l'intégration de l'aviation dans le SEQE de l'UE, la directive 2008/101/CE a reconnu que l'aviation avait une incidence sur le climat de la planète du fait d'émissions autres que de CO₂. L'article 30, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE, telle qu'elle a été modifiée par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁰⁾, a imposé à la Commission de présenter, avant le 1^{er} janvier 2020, une analyse actualisée des effets hors CO₂ de l'aviation, accompagnée, le cas échéant, d'une proposition sur les meilleurs moyens d'y remédier. Pour satisfaire à cette obligation, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a réalisé une analyse actualisée des effets hors CO₂ de l'aviation sur le changement climatique et a publié son étude le 23 novembre 2020. Les conclusions de cette étude confirment les estimations antérieures, à savoir que les effets hors CO₂ des activités aériennes sur le climat sont, au total, au moins aussi importants que ceux du seul CO₂.
- (11) Il ressort des conclusions de l'étude de l'AESA du 23 novembre 2020 que les effets hors CO₂ de l'aviation, conformément au principe de précaution, ne peuvent plus être ignorés. Des mesures réglementaires de l'Union sont nécessaires pour atteindre les réductions des émissions prévues par l'accord de Paris. La Commission devrait donc mettre en place un cadre pour la surveillance, la déclaration et la vérification des effets hors CO₂ de l'aviation. En s'appuyant sur les résultats de ce cadre, la Commission devrait, au plus tard le 1^{er} janvier 2028, présenter un rapport et, s'il y a lieu et sur la base d'une analyse d'impact, une proposition législative contenant des mesures d'atténuation pour les effets hors CO₂ de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir de tels effets.
- (12) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique, qui devrait être également une transition juste. Par conséquent, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union devraient être utilisées à des fins liées au climat.
- (13) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à la directive 2003/87/CE. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, diminuée du facteur de réduction linéaire visé dans ladite directive. Le niveau de l'allocation devrait être augmenté afin de tenir compte des liaisons qui n'étaient pas couvertes par le SEQE de l'UE pour l'année 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.
- (14) Une part accrue de mise aux enchères à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, compte tenu de la capacité du secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO₂. Il convient de mettre en œuvre une suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit en 2024 et 2025 ainsi qu'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026.
- (15) La directive 2003/87/CE devrait contribuer à encourager la décarbonation du transport aérien commercial. La transition vers l'abandon de l'utilisation des combustibles fossiles contribuerait à réaliser cette décarbonation. Toutefois, compte tenu de la vive concurrence entre les exploitants d'aéronefs, du développement du marché de l'Union des carburants d'aviation durables et de l'écart de prix important entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables, il convient de soutenir cette transition en encourageant les pionniers. Par conséquent, au cours de la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, il convient de réserver 20 millions de quotas afin de les allouer pour couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles pour chaque exploitant d'aéronef. Ces quotas devraient provenir d'un ensemble constitué du total des quotas disponibles pour l'aviation, et être alloués, de manière non discriminatoire, uniquement pour les vols concernés par l'obligation de restitution prévue par la directive 2003/87/CE. À la suite d'une évaluation du fonctionnement de cette réserve, la Commission pourrait décider de présenter une proposition législative en vue d'allouer une quantité plafonnée de quotas pour une durée limitée. Une telle allocation ne devrait durer que jusqu'au 31 décembre 2034.

⁽¹⁰⁾ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

- (16) Les vols commerciaux supersoniques ne sont plus disponibles, entre autres en raison des dommages environnementaux disproportionnellement élevés qu'ils occasionnaient. Néanmoins, les tendances actuelles montrent que des recherches intensives sont menées pour la réintroduction de l'aviation supersonique. La corrélation positive entre la vitesse de déplacement et le niveau des émissions dues à la consommation de carburant justifie de traiter différemment les vols subsoniques des vols supersoniques. Par conséquent, il convient d'exclure d'éventuels vols supersoniques futurs du soutien prévu au titre de la présente directive pour les combustibles non fossiles.
- (17) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités à des fins de conformité acceptables, afin de tenir compte des critères d'admissibilité des unités d'émissions pour le CORSIA adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216^e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union devraient pouvoir utiliser des unités pour se conformer au CORSIA pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA, ou entre ceux-ci. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union soutienne la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les unités à des fins de conformité devraient provenir d'États parties à l'accord de Paris qui participent au CORSIA, et le double comptage devrait être évité.
- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'utilisation des unités conformément à la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter une liste des unités sur la base de celles que le Conseil de l'OACI a jugées acceptables pour être utilisées pour se conformer au CORSIA et qui remplissent les conditions d'admissibilité prévues par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (19) Afin d'assurer des conditions uniformes pour les dispositions à mettre en place concernant l'autorisation à obtenir des parties participantes, pour les ajustements à apporter en temps utile à la déclaration des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits couvertes par les contributions déterminées au niveau national des parties participantes, et pour éviter un double comptage et une augmentation nette des émissions mondiales, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour fixer des exigences détaillées au sujet de telles dispositions. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes pour le calcul des exigences de compensation au titre du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union, il convient de conférer des compétences d'exécution correspondantes à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (21) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union ne devraient pas être tenus d'annuler des unités pour se conformer au CORSIA au titre de la présente directive.
- (22) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, lorsqu'un exploitant d'aéronef établi en dehors de l'Union génère des émissions importantes résultant de vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) ou au départ d'un aéroport situé dans l'EEE à destination d'un aéroport situé en Suisse ou au Royaume-Uni, l'État dans lequel cet exploitant d'aéronef est établi peut également notifier des différences concernant l'application du CORSIA en ce qui concerne les vols intraeuropéens. La directive 2003/87/CE devrait faire l'objet d'un réexamen à la lumière de l'évolution de la situation à cet égard.
- (23) Afin de garantir l'égalité de traitement sur les liaisons, les vols à destination et en provenance d'États qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et arrivant dans un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Pour encourager la mise en œuvre intégrale du CORSIA à partir de 2027, l'exemption ne devrait s'appliquer qu'aux émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 pour ce qui est de la restitution de quotas.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (24) L'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement contribue à promouvoir, sur le plan international, des mesures de lutte contre le changement climatique, et exige de l'Union et des États membres, dans le cadre de leurs compétences respectives, qu'ils coopèrent avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes. Ces objectifs sont également pertinents en ce qui concerne l'OACI et la poursuite du développement du CORSIA.
- (25) La transparence des données et l'accès du public à l'information sont essentiels pour améliorer la responsabilité et l'applicabilité. La Commission devrait donc publier, d'une manière conviviale, les données sur les émissions et compensations des exploitants d'aéronef. Cette publication faciliterait l'évaluation de l'impact du CORSIA sur la réduction des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale ainsi que de son rôle dans la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.
- (26) Les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Il ne devrait pas y avoir de limite dans le temps pour cette exemption.
- (27) Afin d'assurer des conditions uniformes lorsqu'il s'agit d'exempter les exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues dans la présente directive en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance d'États qui appliquent le CORSIA d'une manière moins stricte dans leur droit interne, ou qui ne font pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs en vertu de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour exempter les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union des exigences de compensation en ce qui concerne les émissions de vols en cas de distorsion de concurrence importante lézant des exploitants d'aéronefs établis dans l'Union et résultant d'une mise en œuvre ou d'une application moins stricte du CORSIA dans des pays tiers. La distorsion de concurrence pourrait résulter d'une approche moins stricte en ce qui concerne les dispositions relatives aux unités admissibles ou les dispositions en matière de double comptage. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (28) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement de conditions de concurrence équitables sur les liaisons entre deux États différents appliquant le CORSIA, lorsque ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste des unités à des fins de conformité adoptée en vertu d'un acte d'exécution au titre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour autoriser les exploitants d'aéronefs établis dans un État membre à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur cette liste des unités à des fins de conformité ou leur permettre de ne pas être liés par les conditions d'admissibilité des unités introduites par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (29) La Commission devrait faire rapport sur la mise en œuvre du CORSIA et du panier de mesures de l'OACI visant à atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme de zéro émission nette de carbone pour l'aviation internationale d'ici à 2050 (ci-après dénommé «objectif indicatif mondial à long terme»), adopté par la 41^e assemblée de l'OACI le 7 octobre 2022.
- (30) Afin de faciliter les négociations au sein de l'OACI, l'Union a adopté, à trois occasions, des dérogations temporaires au SEQE de l'UE de manière à limiter les obligations de conformité aux émissions des vols reliant des aéroports situés dans l'EEE, en traitant sur un pied d'égalité les exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. La dérogation la plus récente au SEQE de l'UE, prévue par le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾, a limité les obligations de conformité aux émissions de vols intra-EEE rejetées jusqu'en 2023, et a envisagé d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination et en provenance d'aéroports situés en dehors de l'EEE à partir du 1^{er} janvier 2024, à la suite du réexamen prévu par ledit règlement. Afin d'évaluer la mise en œuvre du CORSIA, dont la phase pilote a commencé, et la manière dont il est appliqué dans la pratique, il convient de prolonger jusqu'au 31 décembre 2026 l'actuelle dérogation aux obligations du SEQE de l'UE en ce qui concerne les obligations de restitution prévues pour les vols à destination et en provenance des pays tiers concernés assurés par des exploitants d'aéronefs sur des liaisons ne relevant pas du CORSIA, auxquels les obligations de déclaration et de restitution du SEQE de l'UE devraient sinon s'appliquer au plus tard le 31 mars 2027 et le 30 septembre 2027. Il devrait s'agir de la dernière dérogation temporaire au SEQE de l'UE. Il convient de procéder à un réexamen du CORSIA d'ici le 1^{er} juillet 2026.

⁽¹²⁾ 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).

Si, d'ici au 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA, dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris, ou si les États énumérés dans un acte d'exécution devant être adopté par la Commission représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes, la Commission devrait alors proposer, s'il y a lieu, que le SEQE de l'UE s'applique aux émissions des vols sortant à partir de 2027 et que les exploitants d'aéronefs puissent déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Parallèlement, si un pays tiers n'applique pas le CORSIA à partir de 2027, le SEQE de l'UE devrait s'appliquer aux émissions des vols à destination dudit pays tiers.

- (31) Les informations sur l'utilisation d'unités pour se conformer aux exigences de compensation au titre du CORSIA devraient être mises à la disposition du public de manière tout aussi transparente que les informations sur l'utilisation des crédits internationaux prévues par la directive 2003/87/CE jusqu'en 2020 en vertu de l'annexe XIV du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission ⁽¹³⁾.
- (32) Le 7 octobre 2022 et dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la 41^e assemblée de l'OACI a décidé de modifier le précédent niveau de référence du CORSIA pour la période de 2024 à 2035, pour passer de la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et 2020 à 85 % des émissions de CO₂ de 2019. La moyenne de toutes les émissions de CO₂ déclarées en 2019 et en 2020 était de 435 859 594 tonnes. En 2019, les émissions de CO₂ étaient de 608 076 604 tonnes, et 85 % de ce chiffre correspond à 516 865 113 tonnes. Toutefois, le niveau de référence réel que l'OACI utilise pour calculer le facteur de croissance du secteur est déterminé à l'aide d'un sous-ensemble d'émissions de CO₂ ne tenant compte que des émissions sur les liaisons qui sont soumises à des exigences de compensation. Pour le sous-ensemble constitué de toutes les paires d'États soumises à des exigences de compensation en 2021, la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et de 2020 n'est pas publiée par l'OACI, mais elle est estimée à 245 millions de tonnes, tandis que les émissions de CO₂ en 2019 étaient de 341 380 188 tonnes, dont 85 % représentent 290 173 160 tonnes. Pour toutes les paires d'États qui devraient être soumises à des exigences de compensation en 2027, la moyenne des émissions de CO₂ de 2019 et de 2020 est estimée à environ 373 millions de tonnes, tandis que 85 % des émissions de CO₂ correspondantes pour 2019 représentent environ 439 millions de tonnes.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement d'une liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter et tenir à jour la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni, qui sont considérés comme participant au CORSIA aux fins du droit de l'Union. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (34) La transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable doit tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et prévoie la formation, la reconversion et le perfectionnement des travailleurs. Il convient que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et ses répercussions sociales sur le secteur de l'aviation.
- (35) Les vols couvrant une distance inférieure ou égale à 1 000 kilomètres représentent 6 à 9 % du total des émissions de CO₂ de l'aviation. La Commission devrait présenter un rapport sur des mesures visant à promouvoir un transfert modal en faveur d'autres modes de transport plus durables en attendant que les technologies progressent et que des carburants d'aviation et des aéronefs zéro émission soient disponibles.
- (36) Alors que le SEQE de l'UE s'applique aux vols depuis 2012, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» comprend des mesures supplémentaires qui, conjuguées au SEQE de l'UE, pourraient avoir des effets cumulatifs sur le secteur. Afin de préserver la connectivité aérienne pour les vols desservant des régions insulaires ou de petits aéroports, le mécanisme prévu par la présente directive, qui est conçu pour compenser l'écart de prix restant entre les combustibles fossiles et les solutions de substitution devrait limiter les incidences négatives sur la connectivité aérienne et atténuer le risque de fuite de carbone. D'ici à 2026, la Commission devrait présenter un rapport sur les effets possibles sur la connectivité aérienne.
- (37) Le facteur d'émission du kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) dans le cadre du SEQE de l'UE devrait être aligné sur le facteur d'émission pour ce carburant établi dans les SARP pour le CORSIA. Aucune modification ne devrait être apportée aux niveaux d'allocation en raison de l'augmentation du facteur d'émission du kérosène aviation, puisque la présente directive a pour conséquence de mettre fin progressivement aux quotas alloués à titre gratuit au secteur de l'aviation au profit de la mise aux enchères afin de parvenir à des réductions d'émissions plus importantes.

⁽¹³⁾ Règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n° 280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission (JO L 122 du 3.5.2013, p. 1).

- (38) Les carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, devraient être considérés comme des carburants zéro émission pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent jusqu'à ce que les règles de comptabilisation détaillées appropriées soient fixées au titre de la présente directive.
- (39) Afin d'établir des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût entre le kérosène fossile et les carburants admissibles conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation de ces carburants admissibles et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de ces carburants admissibles, ainsi que pour établir les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. En outre, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour définir les modalités détaillées de la mise aux enchères par les États membres de quotas pour l'aviation, y compris les modalités détaillées de la mise aux enchères nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁵⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (40) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation temporaire au SEQE de l'UE devrait être prévue jusqu'au 31 décembre 2030 pour les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre en dehors de cette région ultrapériphérique, afin de répondre aux besoins les plus importants des habitants concernant l'emploi, l'éducation et d'autres possibilités. Cette dérogation devrait, pour les mêmes raisons, couvrir les vols reliant des aéroports qui sont situés tous les deux dans la même région ultrapériphérique ou dans des régions ultrapériphériques différentes d'un même État membre.
- (41) La décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ doit s'appliquer à la notification que les États membres doivent adresser aux exploitants d'aéronefs au plus tard le 30 novembre 2023 au titre de la directive 2003/87/CE pour autant que le facteur de croissance du secteur pour les émissions de 2022, à publier par l'OACI, soit égal à zéro.
- (42) Il importe d'adopter une approche globale de l'innovation pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et pour la compétitivité de l'industrie européenne. Une telle approche revêt une importance particulière pour les secteurs qui sont difficiles à décarboner, tels que l'aviation et le transport maritime, dans lesquels il est nécessaire de déployer une combinaison d'améliorations opérationnelles, de carburants de substitution neutres pour le climat et de solutions technologiques. Par conséquent, les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas l'innovation et soient neutres sur le plan technologique. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par Horizon Europe — le programme-cadre pour la recherche et l'innovation, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE de l'UE.
- (43) Le Fonds pour l'innovation, établi par la directive 2003/87/CE, doit soutenir la recherche sur les solutions de décarbonation, y compris les technologies zéro émission, et le développement et le déploiement de telles solutions, et réduire les incidences du secteur de l'aviation sur le climat et l'environnement. Il doit également soutenir l'électrification et les mesures de réduction des incidences globales de l'aviation.

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁶⁾ Décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union (JO L 19 du 20.1.2023, p. 1).

- (44) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir veiller à ce que l'aviation contribue à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et mettre en œuvre de manière appropriée le CORSIA dans le droit de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, 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 énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (45) Compte tenu de l'urgente nécessité d'agir pour le climat et pour tous les secteurs de contribuer à la réduction des émissions de manière efficace au regard des coûts, les États membres devraient transposer la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023.
- (46) La simplification des procédures administratives et l'adaptation de ces procédures aux bonnes pratiques devraient réduire au minimum les charges administratives.
- (47) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2003/87/CE

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

- 1) À l'article 3, le point suivant est ajouté:
 - «v) "effets hors CO₂ de l'aviation", les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NO_x), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;».
- 2) L'article 3 *quater* est modifié comme suit:
 - a) le paragraphe 2 est supprimé;
 - b) les paragraphes suivants sont ajoutés:
 - «5. La Commission détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour l'année 2024 sur la base du total des quotas alloués aux exploitants d'aéronefs qui effectuaient des activités aériennes énumérées à l'annexe I au cours de l'année 2023, diminué du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9, et publie cette quantité, ainsi que la quantité de quotas qui auraient été alloués à titre gratuit en 2024 en vertu des règles relatives à l'allocation à titre gratuit en vigueur avant les modifications introduites par la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil (*).
 6. Pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée au paragraphe 5 est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable comme entrant en ligne de compte pour atteindre la part minimale de carburants d'aviation durables que le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union par les fournisseurs de carburant d'aviation doit contenir en vertu dudit règlement, pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive. Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre du présent alinéa sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive.

Les quotas réservés au titre du premier alinéa du présent paragraphe sont alloués par les États membres pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles. Lors du calcul de cet écart de prix, la Commission tient compte du rapport technique publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne en vertu d'un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable. Les États membres assurent la visibilité du financement au titre du présent paragraphe d'une manière correspondant aux exigences de l'article 30 *quaterdecies*, paragraphe 1, points a) et b), de la présente directive.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent:

- a) 70 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 34), de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (**), pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;
- b) 95 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;
- c) 100 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 km² qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique;
- d) dans les cas autres que ceux visés aux points a), b) et c), 50 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe.

L'allocation de quotas au titre du présent paragraphe peut tenir compte d'un éventuel soutien par d'autres dispositifs au niveau national.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 28 bis, paragraphe 1. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

La Commission publie annuellement au *Journal officiel de l'Union européenne* des informations détaillées sur la différence de coût moyenne, pour l'année précédente, entre le kérosène fossile, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, et les carburants d'aviation admissibles concernés.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en établissant des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût visée au sixième alinéa du présent paragraphe, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation des carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de carburants telles qu'elles sont déclarées au titre de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et en établissant les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Le 1^{er} janvier 2028 au plus tard, la Commission procède à une évaluation de l'application du présent paragraphe et présente en temps utile les résultats de ladite évaluation dans un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil. Le rapport peut, s'il y a lieu, être accompagné d'une proposition législative visant à allouer temporairement une quantité plafonnée de quotas jusqu'au 31 décembre 2034 afin d'inciter davantage à utiliser les carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, en particulier les carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive.

À partir du 1^{er} janvier 2028, la Commission évalue l'application du présent paragraphe dans le rapport annuel qu'elle est tenue de présenter en vertu de l'article 10, paragraphe 5.

7. En ce qui concerne les vols en provenance d'un aéroport situé dans l'EEE à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni et qui n'étaient pas couverts par le SEQE de l'UE en 2023, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs est augmentée des niveaux de quotas, y compris les quotas alloués à titre gratuit et les quotas mis aux enchères, qui auraient été alloués si les vols avaient été couverts par le SEQE de l'UE ladite année, diminuée du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9.

8. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, 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 vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un autre aéroport situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(*) 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).

(**) 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).

3) L'article 3 *quinquies* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Au cours des années 2024 et 2025, 15 % des quotas visés à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 7, ainsi que 25 % en 2024 et 50 % en 2025, respectivement, des 85 % restants de ces quotas, qui auraient été alloués à titre gratuit, sont mis aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa. Le reste des quotas pour lesdites années est alloué à titre gratuit.

À partir du 1^{er} janvier 2026, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit pendant ladite année est mise aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa.»

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Les quotas qui sont alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE de l'UE qu'à partir du 1^{er} janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, les autorités compétentes délivrent les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.»

c) le paragraphe 2 est supprimé;

d) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités détaillées de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1 et 1 *bis* du présent article, notamment les modalités détaillées de la mise aux enchères qui sont nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La quantité de quotas que chaque État membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet État membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour chaque période visée à l'article 13, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères. Les actes délégués garantissent le respect des principes énoncés à l'article 10, paragraphe 4, premier alinéa.

4. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget général de l'Union. Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la présente directive.»

4) Les articles 3 *sexies* et 3 *septies* sont supprimés.

5) L'article 11 *bis* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, peuvent utiliser les unités suivantes pour se conformer aux obligations qui leur incombent d'annuler des unités pour ce qui est de la quantité notifiée en vertu de l'article 12, paragraphe 6, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 9:

- a) crédits autorisés par les parties participant au mécanisme établi en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris;
- b) crédits autorisés par les parties participant aux programmes d'octroi de crédits que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 8;
- c) crédits autorisés par les parties à des accords, conformément au paragraphe 5;
- d) crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis*.

2. Les unités visées au paragraphe 1, points a) et b), peuvent être utilisées si les conditions suivantes sont remplies:

- a) elles proviennent d'un État qui est partie à l'accord de Paris au moment de l'utilisation;
- b) elles proviennent d'un État visé dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, en tant que participant au régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'OACI (CORSIA). La présente condition ne s'applique pas à l'égard des émissions rejetées avant 2027, ni à l'égard des pays les moins avancés ou des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, à l'exception des États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union.

3. Les unités visées au paragraphe 1, points a), b) et c), peuvent être utilisées si des dispositions sont en place pour obtenir l'autorisation des parties participantes, si des ajustements sont apportés en temps utile aux déclarations des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits figurant dans les contributions déterminées au niveau national des parties participantes et si un double comptage ainsi qu'une augmentation nette des émissions mondiales sont évités.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa du présent paragraphe, qui peuvent inclure des exigences de déclaration et de tenue de registres, et pour l'établissement de la liste des États ou des programmes qui appliquent ces dispositions. Ces dispositions tiennent compte des flexibilités accordées aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.»;

b) le paragraphe 4 est supprimé;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. La Commission adopte des actes d'exécution dressant la liste des unités que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui remplissent les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La Commission adopte également des actes d'exécution pour actualiser cette liste, pour autant que de besoin. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

6) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informent les exploitants d'aéronefs.

Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du CORSIA donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informent de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées au troisième alinéa du présent paragraphe.

Les États membres communiquent le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

- a) les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et
- b) ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021.

Aux fins du premier alinéa, point b), les émissions de CO₂ des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:

- i) vols d'État;
- ii) vols humanitaires;
- iii) vols médicaux;
- iv) vols militaires;
- v) vols de lutte contre le feu;
- vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«8. Le calcul des exigences de compensation visées au paragraphe 6 du présent article aux fins du CORSIA est effectué conformément à une méthode à préciser par la Commission en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3.

La Commission adopte des actes d'exécution précisant la méthode de calcul des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs visés au premier alinéa du présent paragraphe.

Ces actes d'exécution précisent plus avant notamment l'application des exigences découlant des dispositions pertinentes de la présente directive, en particulier des articles 3 *quater*, 11 bis, 12 et 25 bis, et, dans la mesure du possible à la lumière des dispositions pertinentes de la présente directive, des normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le 30 juin 2024.

9. Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités visées à l'article 11 *bis* uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, conformément au paragraphe 6, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions de la période de 2024 à 2026.».

7) À l'article 14, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Les exploitants d'aéronefs sont tenus de rendre compte une fois par an des effets hors CO₂ de l'aviation survenant à partir du 1^{er} janvier 2025. À cette fin, la Commission adopte, au plus tard le 31 août 2024, un acte d'exécution au titre du paragraphe 1 afin d'inclure les effets hors CO₂ de l'aviation dans un cadre de surveillance, de déclaration et de vérification. Ce cadre de surveillance, de déclaration et de vérification contient, au minimum, les données disponibles sur la trajectoire tridimensionnelle des aéronefs, ainsi que sur l'humidité et la température ambiantes afin de permettre la production d'un équivalent CO₂ par vol. Dans la limite des ressources disponibles, la Commission veille à ce que des outils soient disponibles pour faciliter et, dans la mesure du possible, automatiser la surveillance, la déclaration et la vérification afin de réduire au minimum la charge administrative.

À partir du 1^{er} janvier 2025, les États membres veillent à ce que chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare à l'autorité compétente, les effets hors CO₂ de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, après la fin de chaque année concernée, conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 1.

La Commission présente chaque année à partir de 2026, dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, un rapport sur les résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 31 décembre 2027, sur la base des résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification pour les effets hors CO₂ de l'aviation, la Commission présente un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une proposition législative visant à atténuer les effets hors CO₂ de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux effets hors CO₂ de l'aviation.

6. Au plus tard trois mois après la date limite de déclaration concernée, la Commission publie, d'une manière conviviale, au moins les données annuelles agrégées suivantes relatives aux émissions des activités aériennes déclarées aux États membres ou transmises à la Commission conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission (*) et à l'article 7 du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission (**):

a) par paire d'aérodromes au sein de l'EEE:

- i) les émissions de l'ensemble des vols;
- ii) le nombre total de vols;
- iii) le nombre total de passagers;
- iv) les types d'aéronef;

b) par exploitant d'aéronef:

- i) les données relatives aux émissions des vols à l'intérieur de l'EEE, des vols au départ de l'EEE, des vols à l'arrivée dans l'EEE et des vols reliant deux pays tiers, ventilées par paire d'États, et les données relatives aux émissions soumises à l'obligation d'annuler les unités d'émission admissibles au titre du CORSIA;
- ii) le montant des exigences de compensation, calculé conformément à l'article 12, paragraphe 8;
- iii) la quantité et le type de crédits, conformément à l'article 11 *bis*, utilisés pour respecter les exigences de compensation de l'exploitant d'aéronef visées au point ii) du présent point;
- iv) la quantité et le type de carburants utilisés pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro en vertu de la présente directive ou qui confèrent à l'exploitant d'aéronef le droit de recevoir des quotas en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 6.

Pour les points a) et b) du premier alinéa, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'État membre responsable que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'État membre responsable peut demander à la Commission que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission statue sur la demande.

(*) 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) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

(**) 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).».

8) L'article 18 bis est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsque pendant les deux premières années d'une période visée à l'article 13, aucune des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), du présent article n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.»;

b) au paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) à partir de 2024, actualise au moins tous les deux ans la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date; lorsqu'un exploitant d'aéronef n'a pas exercé une activité aérienne visée à l'annexe I au cours des quatre années civiles consécutives précédant l'actualisation de la liste, ledit exploitant d'aéronef n'est pas inclus dans la liste.».

9) L'article 25 bis est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'Union et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à des accords sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, conformément aux objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et de l'accord de Paris. À la lumière de tels accords, la Commission évalue la nécessité d'apporter ou non des modifications à la présente directive dans la mesure où elle s'applique aux exploitants d'aéronefs.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. La Commission adopte un acte d'exécution établissant la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive, en prenant le niveau de référence de 2019 pour les années 2021 à 2023 et un niveau de référence de 85 % des émissions de 2019 pour chaque année à partir de 2024. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

4. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

5. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

6. En ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article et autres que les États dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence, telle qu'une distorsion causée par un pays tiers qui applique le CORSIA d'une manière moins stricte dans son droit interne ou qui ne fait pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs, qui porte préjudice aux exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, la Commission adopte des actes d'exécution afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues à l'article 12, paragraphe 9, en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance de ces États. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

8. Lorsque des exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, assurent des vols reliant deux États différents énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, y compris des vols qui ont lieu entre la Suisse, le Royaume-Uni et les États énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, et que ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste adoptée en vertu de l'article 11 bis, paragraphe 8, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant ces exploitants d'aéronefs à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur la liste ou à ne pas être tenus par les conditions de l'article 11 bis, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les émissions résultant de ces vols. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.».

10) Les articles 28 bis et 28 ter sont remplacés par le texte suivant:

«Article 28 bis

Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'OACI

1. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, 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:

- a) toutes les émissions de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter;
- b) 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^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.

Aux fins des articles 11 bis, 12 et 14, les émissions vérifiées résultant de vols autres que ceux visés au premier alinéa du présent paragraphe sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

2. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, la quantité de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

3. 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 surveillance et de déclaration des émissions pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

4. 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 CO₂, ou lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1, points a) et b), du présent article sont inférieures à 3 000 tonnes de CO₂, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument 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'instrument pour petits émetteurs.

5. Le paragraphe 1 du présent article s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Article 28 ter

Rapport et réexamen de la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI

1. Avant le 1^{er} janvier 2027 et tous les trois ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne:

- a) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et pratiques recommandées, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de tous les éléments figurant dans le panier de mesures de l'OACI en vue de la réalisation de l'objectif indicatif mondial à long terme adopté lors de la 41^e assemblée de l'OACI;
- b) les recommandations approuvées par le Conseil de l'OACI pour ce qui est du mécanisme de marché mondial, y compris toute modification éventuelle concernant les niveaux de référence;
- c) la mise en place d'un registre mondial;
- d) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021;
- e) le niveau de participation des pays tiers à la compensation au titre du CORSIA, y compris les répercussions de leurs réserves en ce qui concerne cette participation; et
- f) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables, ainsi que les progrès accomplis pour réduire l'incidence totale de l'aviation sur le changement climatique.

Conformément au bilan mondial de l'accord de Paris, la Commission fait également rapport sur les efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme du secteur de l'aviation visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation pour les ramener à zéro émission nette d'ici 2050, évalués conformément aux critères visés au premier alinéa, points a) à f).

2. Au plus tard le 1^{er} juillet 2026, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle évalue l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OACI, y compris son ambition générale par rapport aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation à la compensation au titre du CORSIA, son applicabilité, la transparence, les sanctions en cas de non-respect, 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. La Commission publie ledit rapport au plus tard le 1^{er} juillet 2026 également.

3. Le rapport de la Commission visé au paragraphe 2 est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière cohérente avec les objectifs de température de l'accord de Paris, l'engagement de l'Union à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2030, et l'objectif visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi qu'avec l'objectif visant à préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat. La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit, le cas échéant, que le SEQE de l'UE s'applique, à partir de janvier 2027, aux vols au départ d'aérodromes situés dans les États de l'EEE à destination d'aérodromes situés en dehors de l'EEE, et exclut les vols à l'arrivée en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'EEE lorsque le rapport visé au paragraphe 2 montre que:

- a) au plus tard le 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme, visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris; ou

- b) les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes.

La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit également, le cas échéant, la possibilité pour les exploitants d'aéronefs de déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Si les conditions visées au premier alinéa, points a) et b), du présent paragraphe ne sont pas remplies, la proposition modifie la présente directive, s'il y a lieu, de manière que le SEQE de l'UE continue de s'appliquer uniquement aux vols à l'intérieur de l'EEE, aux vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni et aux vols à destination d'États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3.

(*) 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).».

- 11) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. En 2026, la Commission inclut dans le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, notamment les éléments suivants:

- a) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols de moins de 1 000 km et un examen des options permettant de réduire ces incidences, notamment un examen des autres modes de transport public disponibles et l'utilisation accrue de carburants durables pour l'aviation;
- b) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols effectués par des exploitants exemptés en vertu du point h) ou k) de la rubrique "Aviation" de la colonne "Activités" du tableau de l'annexe I, ainsi qu'un examen des options permettant de réduire ces incidences;
- c) une évaluation des incidences sociales de la présente directive dans le secteur de l'aviation, y compris sur sa main-d'œuvre et les coûts du transport aérien; et
- d) une évaluation de la connectivité aérienne des îles et des territoires éloignés, y compris un examen portant sur la compétitivité et les fuites de carbone, ainsi que les incidences sur l'environnement et le climat.

Le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, est également pris en considération, le cas échéant, pour la future révision de la présente directive.».

- 12) Les annexes I et IV sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 3***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
La présidente
J. ROSWALL

ANNEXE

- 1) Dans la colonne «Activités» du tableau de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, la rubrique «Aviation» est modifiée comme suit:
 - a) l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3 et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 quater, tout autre vol entre aéroports qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

 - a) les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et
 - b) ils produisent des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1^{er} janvier 2021; aux fins du présent point, les émissions des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:
 - i) vols d'État;
 - ii) vols humanitaires;
 - iii) vols médicaux;
 - iv) vols militaires;
 - v) vols de lutte contre le feu;
 - vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;
 - b) au point i), le nombre «30 000» est remplacé par le nombre «50 000».
- 2) Dans la partie B de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE, la section «Surveillance des émissions de dioxyde de carbone» est modifiée comme suit:
 - a) la phrase suivante est ajoutée à la fin du quatrième alinéa:

«Le facteur d'émission pour le kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) est de 3,16 (t CO₂/t de carburant).»;
 - b) l'alinéa suivant est inséré après le quatrième alinéa:

«Les émissions des carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, sont considérées comme des émissions nulles pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent, jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution visé à l'article 14, paragraphe 1, de la présente directive.».