



Bruxelles, le 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne une décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), à partir du 1^{er} janvier 2021, et sur l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

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

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

L'accord de Paris a été adopté par la conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques en décembre 2015, dont l'objectif est de limiter l'augmentation de la température mondiale bien en deçà de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle et de poursuivre les efforts pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions d'émissions, y compris le transport aérien international.

Tous les États membres de l'UE sont parties aux deux accords. L'UE et ses États membres sont parties à l'accord de Paris et se sont engagés conjointement à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une institution spécialisée des Nations unies. Elle a pour objectifs de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. L'UE est un observateur ad hoc au sein de nombreux organes de l'OACI (assemblée et autres organes techniques).

2.3. Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)

Dans le cadre des normes et pratiques recommandées internationales (SARP), l'annexe 16, volume IV, à la convention de Chicago [Protection de l'environnement - Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)] a été adoptée par le Conseil de l'OACI lors de sa 214^e session du 27 juin 2018.

Les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) liées aux émissions de CO₂ dues aux vols internationaux au titre de l'annexe 16, volume IV, s'appliquent depuis le 1^{er} janvier 2019. Les exigences en matière de compensation des émissions de CO₂ prévues à l'annexe 16, volume IV, s'appliqueront à partir du 1^{er} janvier 2021.

Le chapitre 3, points 3.1.3 et 3.2.1, et l'appendice 1 («Procédures administratives») de l'annexe 16, volume IV, imposent aux États de notifier à l'OACI, au plus tard le 30 juin 2020,

- leur décision de participer volontairement ou de renoncer à leur participation volontaire à compter du 1^{er} janvier 2021¹;
- l'option qu'ils ont choisie pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023.

2.4. Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE

Le secteur de l'aviation est inclus dans le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE depuis 2012². Le SEQE de l'UE couvrait les émissions provenant des vols à destination et au départ de l'Espace économique européen (EEE), y compris à destination et en provenance de pays tiers. Toutefois, afin de donner une impulsion au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de faciliter les avancées vers une approche globale pour lutter contre les émissions de l'aviation internationale, l'Union a adopté des dérogations temporaires visant à limiter la couverture géographique aux seuls vols intra-EEE, excluant ainsi les vols extra-EEE, en attendant une évolution de la situation internationale³.

La dernière révision de la directive 2003/87/CE, en 2017, traduit la volonté, énoncée à l'article 28 *ter*, de prendre en compte le CORSIA par le biais d'une modification du régime régissant le SEQE de l'UE, sous réserve d'une évaluation des principales caractéristiques du CORSIA, y compris en termes de participation, et d'une manière qui soit compatible avec l'objectif de l'UE en matière de climat pour 2030 (conformément au principe de non-retour en arrière prévu par l'accord de Paris⁴).

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Contexte

L'Union soutient résolument le CORSIA, qui est le mécanisme de marché mondial de l'OACI pour les émissions de l'aviation internationale, destiné à contribuer à la lutte contre le changement climatique. Le soutien de l'Union a été démontré, entre autres, par le Parlement européen et le Conseil, qui ont modifié à trois reprises le SEQE de l'UE afin de faciliter les progrès au sein de l'OACI.

Si l'objectif initial du CORSIA se limite à compenser la croissance des émissions à partir de 2020, il importe de soutenir les progrès initiaux et de contribuer à une participation adéquate dans l'intérêt de la réalisation de son objectif.

¹ Le point 3.1.3 fait référence à «leur inclusion dans le document de l'OACI intitulé “États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3”». Ce paragraphe inclut une note précisant que le document en question comprend les «États qui ont accepté volontairement de participer durant les périodes de conformité du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026». Il convient également de noter que l'appendice 1 impose aux États de notifier à l'OACI toute décision de mettre fin à leur participation volontaire au plus tard le 30 juin de chaque année précédant l'année au cours de laquelle la participation volontaire sera interrompue.

² 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).

³ Si aucune modification de la directive relative au SEQE de l'UE n'est adoptée par le Parlement européen et le Conseil d'ici à décembre 2023, le SEQE de l'UE pour l'aviation reviendra automatiquement à son champ d'application initial, à savoir tous les vols au départ d'aéroports situés dans les États membres de l'UE et dans tous les États de l'AELE et à destination d'autres aéroports de l'UE/AELE ou de pays tiers et, s'ils ne sont pas exemptés par une législation déléguée, les vols à destination d'aéroports de l'UE/AELE en provenance de pays tiers.

⁴ Article 3 de l'accord de Paris.

La décision (UE) 2016/915 du Conseil⁵ a établi la position de l'Union européenne en ce qui concerne l'instrument international à rédiger au sein des organes de l'OACI en vue d'aboutir à l'application, à partir de 2020, d'un mécanisme de marché mondial unique pour les émissions du transport aérien international

L'objectif du règlement (UE) 2017/2392⁶ est notamment «de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021». Comme indiqué dans le règlement, «la mise en œuvre concrète de ce mécanisme nécessitera une action au niveau national de la part des États membres de l'OACI.»

L'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE (la «directive SEQE»)⁷ dispose que «[d]ans les douze mois suivant l'adoption par l'OACI des instruments pertinents et avant que le mécanisme de marché mondial ne devienne opérationnel, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle examine les moyens de mettre ces instruments en œuvre dans le droit de l'Union par le biais d'une révision de la présente directive. Dans ce rapport, la Commission prend également en considération les règles applicables à l'égard des vols à l'intérieur de l'EEE, s'il y a lieu. Elle examine en outre l'ambition et l'intégrité environnementale globale du mécanisme de marché mondial, y compris son ambition générale quant aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation, son applicabilité, la transparence, les sanctions en cas de non-conformité, les procédures de consultation du public, la qualité des crédits de compensation, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, les registres, la responsabilité et les règles d'utilisation des biocarburants.»

La décision (UE) 2018/2027 du Conseil⁸ a établi la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI concernant la première édition des SARP - CORSIA en ce qui concerne les différences à notifier. Conformément à cette décision, les États membres ont notifié des différences avec l'OACI, en soulignant les différences entre le SEQE de l'UE et le CORSIA (fondés, respectivement, sur les itinéraires et sur les États) et le fait que la mise en œuvre du CORSIA par l'UE passerait par une révision du SEQE de l'UE, comme convenu dans sa dernière révision de 2017⁹. L'objectif était de préserver l'acquis de l'UE et le futur espace d'action politique, ainsi que le niveau d'ambition de l'UE en matière de climat.

⁵ Décision (UE) 2016/915 du Conseil du 30 mai 2016 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en ce qui concerne l'instrument international à rédiger au sein des organes de l'OACI en vue d'aboutir à l'application, à partir de 2020, d'un mécanisme de marché mondial unique pour les émissions du transport aérien international (JO L 153 du 10.6.2016, p. 32).

⁶ 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).

⁷ 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).

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) 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).

Le 4 mars 2020, la Commission a adopté une proposition de «loi européenne sur le climat»¹⁰, selon laquelle l'Union serait tenue à un objectif de neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050, en poursuivant l'objectif de température à long terme énoncé à l'article 2 de l'accord de Paris. La proposition est fondée sur la conclusion que des mesures supplémentaires doivent être prises et que chaque secteur devra contribuer, étant donné que les politiques actuelles ne devraient réduire les émissions de gaz à effet de serre que de 60 % d'ici à 2050, et qu'il reste donc beaucoup à faire pour parvenir à la neutralité climatique.

Enfin, l'Union a exprimé à plusieurs reprises son engagement politique à mettre en œuvre le CORSIA dès le début de sa phase pilote. La dernière déclaration faite au nom de l'UE et de ses États membres lors de la 40^e assemblée de l'OACI en 2019 a permis d'indiquer, d'une part, que l'Union préserverait son espace d'action politique et son ambition climatique en ce qui concerne la mise en œuvre du CORSIA par l'intermédiaire du SEQUE de l'UE et, d'autre part, que l'Union et ses États membres continuaient à «soutenir fermement le CORSIA» et restaient «pleinement résolus à le mettre en œuvre dès le début de la phase pilote». L'Union a toujours insisté sur la nécessité de préserver la législation pertinente de l'UE et son ambition en matière de climat, conformément au SEQUE de l'UE tel que révisé en dernier lieu, comme elle l'a rappelé dans la différence notifiée en 2018 ainsi que dans la déclaration de l'UE prononcée lors de la 40^e assemblée de l'OACI. Depuis lors, le Parlement européen a demandé à la Commission et aux États membres de préserver l'autonomie législative de l'Union dans la mise en œuvre de la directive SEQUE¹¹.

3.2. Position proposée

Il est nécessaire d'adopter, avant la date limite du 30 juin 2020 fixée par les SARP du CORSIA, la position au nom de l'Union pour permettre aux États membres de soumettre les notifications requises.

En ce qui concerne la première question, à savoir la notification de toute décision de participer volontairement ou de renoncer à cette participation volontaire à compter du 1^{er} janvier 2021, compte tenu de l'engagement politique pris par l'Union à plusieurs reprises et déjà reconnu par l'OACI, des avantages que devrait apporter le CORSIA en matière de transport international et d'environnement et de l'absence d'alternative viable au niveau mondial, il est proposé de notifier la participation volontaire des États membres dès le début de la phase pilote, le 1^{er} janvier 2021. La notification se ferait sous réserve des différences notifiées en 2018, conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil, et des éventuelles différences futures, sans préjudice du réexamen du SEQUE de l'UE convenu en 2017 et de l'ambition de l'UE en matière de climat ainsi que de la directive sur les énergies renouvelables¹².

En ce qui concerne la deuxième question, à savoir la notification de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023, il est proposé de retenir l'option des émissions de 2021, 2022 et 2023 respectivement pour chaque année de la phase pilote, au lieu des émissions de 2020 pour chaque année respective. Cette approche tient compte des avantages attendus en matière d'environnement et de transport international, de la nécessité d'inciter les exploitants à réduire leurs incidences

¹⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat) du 4 mars 2020, COM(2020) 80.

¹¹ Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur la conférence des Nations unies de 2019 sur les changements climatiques à Madrid, Espagne (COP 25), P9_TA(2019)0079.

¹² 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).

sur l'environnement et de l'importance d'agir rapidement, tout en prenant en considération l'ampleur des coûts potentiels de compensation pour les exploitants européens et des incidences éventuelles sur leur compétitivité internationale. En effet, par rapport au choix de l'année 2020 comme référence, une référence aux années 2021, 2022 et 2023, respectivement, devrait conduire à une plus grande efficacité environnementale. Cela s'explique par le fait que les émissions de l'aviation internationale devraient être plus élevées en 2021, 2022 et 2023 qu'en 2020, notamment en raison de l'impact significatif de la pandémie de COVID-19 sur le trafic aérien et les émissions.

Dans ce contexte, il est nécessaire de veiller à ce que les différences actuelles et les éventuelles différences futures entre le droit de l'Union et le CORSIA soient dûment prises en compte. La notification susmentionnée devrait donc inclure une référence à la différence notifiée conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil. Étant donné que cette différence, dans la mesure où elle est toujours pertinente, ne concerne que l'attribution des compétences des États à l'égard des différents exploitants, en raison de certaines différences de conception entre le CORSIA et le SEQUE de l'UE, la notification susmentionnée devrait également réserver la possibilité de notifier des différences supplémentaires.

4. COHERENCE AVEC LES AUTRES POLITIQUES DE L'UNION

La décision proposée est compatible avec les autres politiques de l'Union, notamment les politiques de l'énergie, de l'environnement et des transports, et les complète. Elle rappelle le lien qui existe entre la participation au CORSIA et la révision de la directive SEQUE par le Parlement européen et le Conseil, comme indiqué dans le règlement 2017/2392. Toutefois, la Commission n'a pas encore présenté le rapport prévu à l'article 28 *ter* de la directive SEQUE et, plus généralement, la future décision du législateur dans ce domaine n'est pas encore connue. Par conséquent, la présente notification doit être considérée comme une étape intermédiaire, eu égard au chapitre 3, points 3.1.3 et 3.2.1, et à l'appendice 1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago.

Afin de garantir que cette étape intermédiaire soit sans préjudice des futures décisions politiques des colégislateurs, la notification doit inclure une référence à la différence déjà notifiée conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil et à la possibilité que d'autres différences supplémentaires soient notifiées, comme indiqué ci-dessus.

5. BASE JURIDIQUE

5.1. Base juridique procédurale

5.1.1. Principes

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

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord¹³.

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

5.1.2. Application en l'espèce

Conformément au chapitre 3, point 3.1.3, et à l'appendice 1 («Procédures administratives») de l'annexe 16, volume IV, de la convention, les États sont tenus de notifier à l'OACI, au plus tard le 30 juin 2020, leur décision de participer volontairement, ou d'interrompre leur participation volontaire à compter du 1^{er} janvier 2021, et l'option qu'ils ont retenue, conformément au paragraphe 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023.

Il ressort de ces dispositions que certains effets juridiques du CORSIA, adopté par une décision du conseil de l'OACI, organe institué par un accord, dépendent de la communication des notifications pertinentes à l'OACI et des termes de ces notifications. Par conséquent, l'adoption d'une position de l'Union sur ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5.2. Base juridique matérielle

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

5.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

5.2.2. Application en l'espèce

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

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

5.3. Conclusion

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

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée «convention»), qui vise à réglementer le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Tous les États membres de l'Union sont parties contractantes à la convention et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI.
- (3) La 21^e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques a adopté en décembre 2015 l'accord de Paris, dont l'objectif est de limiter l'augmentation de la température mondiale bien en deçà de 2 °C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle et de poursuivre les efforts pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions d'émissions, y compris le transport aérien international.
- (4) En 2016, la 39^e assemblée générale de l'OACI a décidé, au moyen de la résolution A39-3, de mettre au point un mécanisme de marché mondial visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international à leurs niveaux de 2020. La position de l'Union en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de ce mécanisme et de ses divers éléments détaillés a été établie par la décision (UE) 2016/915 du Conseil¹.
- (5) Le 27 juin 2018, lors de la dixième séance de sa 214^e session, le conseil de l'OACI a adopté la première édition du volume IV de l'annexe 16 de la convention: Normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de

¹ Décision (UE) 2016/915 du Conseil du 30 mai 2016 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en ce qui concerne l'instrument international à rédiger au sein des organes de l'OACI en vue d'aboutir à l'application, à partir de 2020, d'un mécanisme de marché mondial unique pour les émissions du transport aérien international (JO L 153 du 10.6.2016, p. 32).

l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA).

- (6) En 2017, la directive 2003/87/CE² a été révisée par le Parlement européen et le Conseil au moyen du règlement (UE) 2017/2392³, en vue notamment de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021, de prévoir les exigences du droit de l'Union en matière de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions aux fins du CORSA, et de préciser les dispositions relatives au rapport et au réexamen en ce qui concerne le CORSA.
- (7) Les règles contenues dans le CORSA sont susceptibles de devenir contraignantes conformément à la convention et dans les limites prévues par celle-ci. Elles sont également susceptibles de devenir contraignantes pour l'Union et ses États membres au titre des accords existants relatifs au transport aérien international.
- (8) Afin que l'OACI tienne pleinement compte de la situation juridique actuelle au niveau de l'Union, des différences ont été notifiées par les États membres conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil⁴. Selon ces notifications, la directive 2003/87/CE, dans sa version actuelle, s'applique indépendamment de la nationalité de l'exploitant de l'avion et s'applique, en principe, aux vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. La directive 2003/87/CE s'applique indifféremment aux vols effectués à l'intérieur des États membres et/ou des pays de l'EEE, et entre eux. Ces principes s'appliquent tant aux exigences de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) qu'aux exigences de compensation,
- (9) Sous réserve de ces différences, les exigences MRV énoncées dans le CORSA, applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, ont été intégrées dans la législation de l'Union⁵. En vertu de cette législation, les données relatives aux émissions seront collectées et transmises au secrétariat de l'OACI en ce qui concerne les émissions durant la phase pilote.

² Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

³ Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 (JO L 350 du 29.12.2017, p. 7).

⁴ 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 (CORSA), JO L 325 du 20.12.2018, p. 25.

⁵ 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 d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant les données de vérification et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 334 du 31.12.2018, p. 94) et règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial (JO L 250 du 30.9.2019, p. 10).

- (10) Conformément au chapitre 3, point 3.1.3, et à l'appendice 1 («Procédures administratives») de l'annexe 16, volume IV, de la convention, les États sont tenus de notifier à l'OACI, au plus tard le 30 juin 2020, leur décision de participer volontairement, ou d'interrompre leur participation volontaire à compter du 1^{er} janvier 2021, et l'option qu'ils ont retenue, conformément au point 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023.
- (11) Il ressort de ces dispositions que certains effets juridiques du CORSIA, adopté par une décision du conseil de l'OACI, organe institué par un accord, dépendent de la communication des notifications pertinentes à l'OACI et des termes de ces notifications. Par conséquent, l'adoption d'une position de l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
- (12) À cet égard, il convient d'établir la position à prendre au nom de l'Union, compte tenu de l'exigence de notification susmentionnée, notamment parce que la participation volontaire au CORSIA et le choix de l'option prévue au point 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention peuvent influencer de manière déterminante les droits et les obligations dans un domaine couvert par le droit de l'Union, notamment la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables⁶.
- (13) L'Union et ses États membres ont déclaré à plusieurs reprises⁷ vouloir participer au CORSIA à compter du 1^{er} janvier 2021.
- (14) La participation volontaire au CORSIA implique également le choix d'une option, conformément au point 3.2.1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention, pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023. À cet égard, il convient de fonder les calculs sur les émissions de 2021, 2022 et 2023 respectivement. Cette option est susceptible d'entraîner un plus grand bénéfice pour l'environnement et le transport international que l'autre option disponible, qui consiste à baser les calculs sur les émissions durant l'année 2020, puisque les émissions de l'aviation internationale devraient être plus élevées en 2021, 2022 et 2023 qu'au cours de l'année 2020, ce qui conduira à des exigences de compensation plus strictes. Cette option garantirait également une plus grande continuité, étant donné que, pour les années à partir de 2024, le point 3.2.2 de l'annexe 16, volume IV, prévoit également un calcul fondé sur l'année respective.
- (15) Le choix des émissions de 2021, 2022 et 2023 respectivement pour le calcul des exigences de compensation s'appliquerait au cours de la période 2021-2023 à tous les exploitants d'avions qui ont été attribués à l'État membre concerné.
- (16) Comme indiqué plus haut, le système de la directive 2003/87/CE diffère actuellement à certains égards du CORSIA. L'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE impose à la Commission de présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les moyens de mettre en œuvre le CORSIA dans l'Union au moyen d'une révision de la directive, en accord avec l'engagement de réduire les

⁶ 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).

⁷ Par exemple, dans la «déclaration de Bratislava» [approuvée par le COREPER, ST 12029/16 (annexe I)], OACI A39- WP/414 [approuvée par le COREPER, ST 12029/16 (annexe II)], OACI A40- WP/102 [approuvée par le Conseil, ST 10227/1/19 (pièce jointe H)].

émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union pour 2030, afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat. À cette fin, dans un délai d'un an à compter de l'adoption par l'OACI des instruments juridiques pertinents et avant que ceux-ci ne deviennent opérationnels, la Commission doit présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue, entre autres, l'ambition et l'intégrité environnementale de l'instrument de l'OACI. Le cas échéant, le rapport doit être accompagné d'une proposition législative. La Commission n'a pas encore présenté ledit rapport.

- (17) Dans ce contexte, il est nécessaire de veiller à ce que les différences actuelles et les éventuelles différences futures entre le droit de l'Union et le CORSIA soient dûment prises en compte, en vue de préserver le système de l'Union le cas échéant, y compris la marge de manœuvre du législateur pour décider du futur régime de l'Union applicable au domaine concerné. À cet égard, le Parlement européen a demandé à la Commission et aux États membres⁸ de préserver l'autonomie législative de l'Union dans la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE.
- (18) La notification susmentionnée devrait donc inclure une référence à la différence notifiée conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil, qui s'applique aux matières couvertes par la participation volontaire. Étant donné que cette différence, dans la mesure où elle est toujours pertinente, ne concerne que l'attribution des compétences des États à l'égard des différents exploitants, la notification susmentionnée devrait également réserver la possibilité de notifier des différences supplémentaires.
- (19) La position de l'Union devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union aux fins du chapitre 3, points 3.1.3 et 3.2.1, et de l'appendice 1 de l'annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et concernant la notification à l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne:

- la participation volontaire des États membres au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale à partir de janvier 2021 et
 - l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avion au cours de la période 2021-2023
- figure à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

⁸ Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur la conférence des Nations unies de 2019 sur les changements climatiques à Madrid, Espagne (COP 25), P9_TA(2019)0079.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président