



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2022)0230

Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation

*****I**

Amendements du Parlement européen, adoptés le 8 juin 2022, à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD))¹

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser la réduction 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'UE par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹.

Amendement

(1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Les activités aériennes **liées aux vols au départ ou à destination d'un aéroport de l'Union** ont été intégrées dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹. **Dans son arrêt du 21 décembre 2011^{11 bis}, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé que l'intégration des activités aériennes dans**

¹ La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0155/2022).

le SEQE de l'UE en application de ladite directive ne constitue pas une violation du droit international.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

^{11 bis} Arrêt de la Cour de justice du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America et autres/Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, EU:C:2011:864.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Afin d'aider l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à avancer dans l'élaboration d'un cadre mondial pour la réduction des émissions de l'aviation internationale, l'Union a adopté plusieurs dérogations limitées dans le temps, les «mécanismes suspensifs», qui excluent tous les vols non européens du SEQE de l'UE. La dernière dérogation en date, établie par le règlement (UE) 2017/2392, s'applique jusqu'en 2023.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) L'accord de Paris (ci-après dénommé «accord de Paris»), adopté en décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016¹². Ses Parties 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. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, tous les secteurs de l'économie, y compris l'aviation internationale, doivent contribuer à la réduction des émissions.

Amendement

(2) ***La protection de l'environnement compte parmi les principaux défis auxquels sont confrontés l'Union et le reste du monde.*** L'accord de Paris (ci-après dénommé «accord de Paris»), adopté en décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016¹². Ses parties 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, ***d'une manière équitable et dans le respect du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, eu égard aux différentes situations nationales. Étant donné que, selon les estimations des spécialistes exposées lors de la conférence des Nations unies sur les changements climatiques de 2021 (COP26), qui s'est tenue à Glasgow du 31 octobre au 13 novembre 2021, la trajectoire actuelle nous emmène vers un hausse de la température mondiale moyenne comprise entre 1,8 °C et 2,4 °C, les parties sont convenues, dans leurs conclusions de la COP26, de limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels afin de réduire considérablement les risques et les effets du changement climatique, et 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 veiller à ce que les parties gardent une trajectoire permettant de limiter le réchauffement planétaire à 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 la réduction des émissions.

¹² Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

¹² Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) L'aviation représente 2 à 3 % des émissions de CO₂ au niveau mondial. Au sein de l'Union, les émissions provenant de l'aviation représentent 3,7 % du total des émissions de CO₂. Le secteur de l'aviation est responsable de 15,7 % des émissions dues au transport, sans compter les émissions autres que celles de CO₂, ce qui en fait le deuxième producteur d'émissions de gaz à effet de serre après le transport routier. En 2018, Eurocontrol prévoyait, à l'horizon 2040, une augmentation annuelle des émissions de l'aviation européenne de 53 % par rapport aux niveaux de 2017. La nécessité de prendre des mesures en vue de réduire les émissions devient de plus en plus urgente, comme le souligne le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans ses derniers rapports du 7 août 2021 intitulé «Changement climatique 2021: les éléments scientifiques» et du 28 février 2022 intitulé «Changement climatique 2022: conséquences, adaptation et vulnérabilité». Le GIEC affirme, avec la plus grande assurance, que le changement climatique représente une menace pour le bien-être humain et la santé de la planète, et que tout nouveau retard dans la mise en œuvre d'une action préventive et concertée au niveau mondial en matière d'adaptation et d'atténuation

aura pour conséquence d'épuiser le peu de temps qu'il nous reste pour assurer un avenir viable et durable pour tous. Le GIEC a publié de nouvelles estimations concernant les risques de franchir le seuil de 1,5 °C de réchauffement climatique au cours des prochaines décennies, et constate qu'à moins d'une réduction immédiate, rapide et à grande échelle des émissions de gaz à effet de serre, il sera impossible de limiter le réchauffement à près de 1,5 °C, voire 2 °C. L'Union devrait donc faire face à cette urgence en intensifiant ses efforts et en se positionnant comme chef de file, à l'échelle internationale, de la lutte contre le changement climatique.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 ter) Avant la crise de la COVID-19, l'OACI avait estimé que, d'ici à 2040, les émissions de l'aviation internationale pourraient augmenter de 150 % par rapport à 2020. Si la pandémie de COVID-19 a provoqué une réduction temporaire du trafic aérien, les prévisions élaborées avant la pandémie font état d'une augmentation annuelle des émissions de l'aviation au niveau mondial et au niveau de l'Union respectivement de 150 % à l'horizon 2040 par rapport à 2020 et de 53 % à l'horizon 2040 par rapport à 2017.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3) Le Conseil de l'Organisation de

(3) Le Conseil de l'Organisation de

l'aviation civile internationale (OACI) a adopté 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) (annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago) lors de la dixième réunion de sa 214e session, le 27 juin 2018. L'Union et ses États membres **continuent d'agir en faveur du CORSIA et se sont engagés à le mettre en œuvre** dès le début de la phase pilote s'étendant de 2021-2023¹³.

¹³ 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).

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Dans un document présenté au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020 au sujet de l'actualisation de **l'engagement** de l'Union et de ses États membres **concernant la contribution** déterminée au niveau national, l'UE s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans l'ensemble de son économie¹⁶.

l'aviation civile internationale (OACI) a adopté 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) (annexe 16, volume IV, de la convention de Chicago) lors de la dixième réunion de sa 214e session, le 27 juin 2018. L'Union et ses États membres **mettent en œuvre le CORSIA** dès le début de la phase pilote s'étendant de 2021 à 2023¹³.

¹³ 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).

Amendement

(6) Dans un document présenté au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020 au sujet de l'actualisation de **la contribution** de l'Union et de ses États membres déterminée au niveau national, l'UE s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans l'ensemble de son économie¹⁶.

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Amendement 8

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) L'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2050, **au moyen** du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹⁷. Ce règlement établit également un engagement contraignant pour l'Union, consistant en une réduction, dans l'UE, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

¹⁷ 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).

Amendement 9

Proposition de directive

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) La présente modification de la directive 2003/87/CE vise à mettre en

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Amendement

(7) L'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2050 **au plus tard et l'objectif de parvenir à des émissions négatives par la suite, comme le prévoit l'article 2, paragraphe 1**, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹⁷. Ce règlement établit également, **dans son article 4, paragraphe 1**, un engagement contraignant pour l'Union, consistant en une réduction, dans l'UE, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

¹⁷ 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).

(8) La présente modification de la directive 2003/87/CE vise à mettre en

œuvre, dans le domaine de l'aviation, les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris ainsi que le cadre réglementaire en vue d'atteindre l'objectif contraignant de l'UE en matière de climat à l'horizon 2030 consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990, et établi dans le règlement (UE) 2021/...

œuvre, dans le domaine de l'aviation, les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris ainsi que le cadre réglementaire en vue d'atteindre l'objectif contraignant de l'UE en matière de climat à l'horizon 2030 consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 et ***d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, comme*** établi dans le règlement (UE) 2021/1119.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) L'aviation a des effets sur le climat car, outre du CO₂, elle est à l'origine d'autres émissions, telles que de la vapeur d'eau (H₂O), des oxydes d'azote (NO_x), du dioxyde de soufre (SO₂) et des particules de suie, ainsi que de processus atmosphériques causés par ces émissions, tels que la formation d'ozone et de cirrus induits par les traînées de condensation. Les effets de ces émissions autres que de CO₂ sur le climat dépendent 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 termes de longitude et de latitude, ainsi que du moment où les émissions sont produites et des conditions météorologiques à ce moment-là. À partir de l'analyse d'impact de la Commission de 2006 sur l'intégration de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE), la directive 2008/101/CE reconnaît que l'aviation exerce une incidence sur le climat de la planète car elle dégage des émissions autres que de CO₂. L'article 30, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/410

du Parlement européen et du Conseil, impose 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 répondre 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, qu'elle a publiée le 23 novembre 2020. Les conclusions de cette étude confirment les estimations précédentes, à savoir que les effets hors CO₂ totaux des activités aériennes sur le climat sont au moins aussi importants que les effets du seul CO₂.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 ter) Il ressort des conclusions de l'étude de l'AESA du 23 novembre 2020 que les émissions de l'aviation autres que le CO₂, conformément au principe de précaution, ne peuvent plus être ignorées. Des mesures réglementaires européennes sont nécessaires pour atteindre les réductions d'émissions prévues par l'accord de Paris. La Commission devrait donc mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification pour les émissions de l'aviation autres que le CO₂. S'appuyant sur les résultats de ce système, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2026, sur la base d'une analyse d'impact, présenter une proposition législative contenant des mesures d'atténuation des émissions autres que le CO₂, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir ces émissions. En attendant

l'adoption d'une proposition législative visant à étendre le champ d'application de la directive aux émissions autres que le CO₂, le facteur d'émission des émissions de CO₂ provenant des activités aériennes est multiplié par 1,8 à partir du 31 décembre 2027 pour tenir compte des émissions de l'aviation autres que le CO₂, par 1,9 à compter du 31 décembre 2028 et par 2,0 à partir du 31 décembre 2029. Le coefficient multiplicateur ne devrait pas dépasser 2,0.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Le secteur de l'aviation devrait contribuer aux efforts de réduction des émissions nécessaires à la réalisation *de l'objectif* de l'Union *en matière de climat à l'horizon 2030*. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour ce secteur devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire.

Amendement

(9) Le secteur de l'aviation devrait contribuer aux efforts de réduction des émissions nécessaires à la réalisation *des objectifs* de l'Union *énoncés à l'article 1, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/1119 et dans l'accord de Paris*. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour ce secteur devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique. Partant, 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.

Amendement

(10) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique, *qui doit également s'inscrire dans une transition juste*. Partant, 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. *Une hausse des recettes de la mise aux enchères pour le secteur de l'aviation est envisagée en*

raison de la suppression progressive des quotas gratuits et de l'application du SEQE de l'UE aux vols reliant l'EEE et les pays tiers. Une partie des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas du secteur de l'aviation devrait être allouée au secteur de l'aviation à travers le fonds d'investissement climatique, afin de soutenir les innovations visant à réduire les incidences du secteur de l'aviation sur le climat et l'environnement. 15 % des recettes générées par la mise aux enchères des quotas pour les émissions des vols quittant l'EEE devraient être alloués aux fonds de la CCNUCC pour le climat, afin de faire progresser l'action internationale visant à atténuer les effets du changement climatique sur les communautés les plus vulnérables. Les recettes restantes devraient être utilisées par les États membres pour des mesures conformes à l'article 10, paragraphe 3, en particulier des mesures en soutien au dialogue social et à la transition équitable, à la décarbonation du système de transport et aux solutions de substitution à l'aviation à moindre impact sur le climat pour les longs parcours.

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) La transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable devrait tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et permette aux travailleurs d'accéder à une formation, à une reconversion et à un perfectionnement professionnels. Il convient que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente

directive et sur son incidence sur le marché intérieur s'agissant du secteur de l'aviation, et notamment ses incidences sociales.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) 6 à 9 % du total des émissions de CO₂ de l'aviation sont imputables à des vols couvrant une distance égale ou inférieure à 1 000 kilomètres. Dans l'attente d'avancées technologiques et de la disponibilité de carburants d'aviation et d'aéronefs à émissions nulles, il convient de mettre en place des mesures pour favoriser le transfert modal vers des modes de transport de substitution plus durables, notamment pour le segment de vol comprenant les vols régionaux et les vols de très courte distance, à savoir les vols couvrant une distance inférieure à 1 000 kilomètres.

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Conformément à l'article 28 ter, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, l'Union doit évaluer le régime CORSIA de l'OACI et le mettre en œuvre d'une manière appropriée, tout en respectant son engagement de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de son économie *pour 2030*.

(11) Conformément à l'article 28 ter, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, l'Union doit évaluer le régime CORSIA de l'OACI et le mettre en œuvre d'une manière appropriée, tout en respectant son engagement de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de son économie **au titre du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que de l'accord de Paris.**

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) *Le SEQE de l'UE s'est avéré être un outil efficace pour réduire les émissions au moyen d'une trajectoire prédéfinie tout en incitant à l'innovation et à l'élaboration de projets d'avant-garde en matière de réductions efficaces des émissions, tandis que le CORSIA est un mécanisme qui traite les émissions par des compensations. En ce qui concerne son efficacité, l'évaluation par la Commission du «régime mondial de mesures fondées sur le marché de l'OACI (CORSIA) au titre de l'article 28 ter et pour étudier la répercussion des coûts conformément à l'article 3 quinquies de la directive relative au SEQE de l'UE» a montré que le niveau d'ambition du CORSIA pour le secteur de l'aviation internationale n'est pas conforme au niveau d'ambition mondial requis pour respecter les objectifs de température de l'accord de Paris. Afin de garantir des réductions ambitieuses des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, conformément à l'accord de Paris, et de contribuer à l'instauration de conditions de concurrence équitables au niveau international tout en garantissant l'égalité de traitement sur les liaisons, à partir du 30 avril [après l'entrée en vigueur de la présente directive + 1], le SEQE de l'UE devrait s'appliquer à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE. L'Union maintient son engagement en faveur du régime CORSIA. Afin de tenir compte de l'engagement de l'Union et de sa participation simultanée au CORSIA, il convient de permettre de déduire des obligations financières au titre du SEQE de l'UE la valeur financière des dépenses afférentes aux crédits utilisés au titre du CORSIA pour les vols au départ de l'EEE vers des pays tiers qui mettent en œuvre le*

CORSIA.

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols **au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni**. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale réservée aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, à laquelle devrait être appliqué le facteur de réduction linéaire spécifié à l'article 9 de la directive 2003/87/CE. 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 en 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.

Amendement

(12) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols **couverts conformément à la présente directive**. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale réservée aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, à laquelle devrait être appliqué le facteur de réduction linéaire spécifié à l'article 9 de la directive 2003/87/CE. 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 en 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Une mise aux enchères accrue à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification de la directive 2003/87/CE devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, compte tenu de la capacité dudit secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO₂.

Amendement

(13) Une mise aux enchères accrue à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification de la directive 2003/87/CE devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, **en vue de parvenir à la suppression des quotas alloués à titre gratuit d'ici à 2025 et** compte tenu de la capacité dudit secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO₂.

Amendement 20

Proposition de directive
Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) La directive SEQE de l'UE devrait contribuer à encourager la décarbonation du transport aérien. La transition de l'utilisation des combustibles fossiles vers une utilisation croissante des carburants durables d'aviation, en particulier des carburants d'aviation de synthèse, pourrait jouer un rôle dans cette décarbonation. Toutefois, compte tenu de la concurrence féroce entre les exploitants d'aéronefs, du développement du marché européen des carburants durables d'aviation et de l'écart de prix important entre le kérosène fossile et les carburants durables d'aviation, il convient de soutenir la transition en encourageant les pionniers. Par conséquent, au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029, il convient d'allouer les quotas de la même manière que les contrats d'écart compensatoire, de manière à couvrir, pour les différents exploitants d'aéronefs, la différence de prix entre le kérosène fossile et les carburants durables d'aviation, proportionnellement à la quantité de carburants durables d'aviation utilisée et déclarée au titre du règlement xxxx/xxxx [règlement ReFuelEU]^{1 bis}, afin d'encourager les pionniers et de soutenir la création d'un marché européen des carburants durables d'aviation. 20 millions de quotas devraient être mis en réserve pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029, et 20 millions de quotas supplémentaires devraient être mis en réserve lorsque les vols de l'EEE vers des pays tiers seront couverts par le SEQE de l'UE pour la même période. Ces quotas devraient provenir de l'ensemble des quotas disponibles, et n'être utilisés que pour les vols relevant du SEQE de l'UE et de manière non discriminatoire. La Commission devrait veiller à ce que 70 %

de ces quotas soient alloués spécifiquement à l'utilisation de carburants de synthèse pour l'aviation, la priorité étant accordée aux carburants renouvelables d'origine non biologique. La Commission devrait décompter précisément les émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles et marquer les carburants renouvelables d'origine non biologique comme ne produisant aucune émission pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent. À la suite d'une évaluation et d'une analyse d'impact, la Commission pourrait décider de présenter une proposition législative visant à allouer une quantité plafonnée et limitée dans le temps de quotas, qui ne devrait pas aller au-delà du 31 décembre 2034.

^{1 bis} [ajouter la référence au règlement ReFuelEU].

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités acceptables à des fins de conformité, afin de tenir compte des critères d'éligibilité des unités adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les compagnies aériennes établies dans l'Union devraient pouvoir utiliser des crédits internationaux à des fins de mise en conformité pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union favorise la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les crédits devraient provenir d'États parties à

Amendement

(14) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités acceptables à des fins de conformité, afin de tenir compte des critères d'éligibilité des unités adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les compagnies aériennes établies dans l'Union devraient pouvoir utiliser des crédits internationaux à des fins de mise en conformité **avec CORSIA** pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union favorise la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les crédits devraient provenir d'États parties à

l'accord de Paris qui participent également au CORSIA, et le double comptage des crédits devrait être évité.

l'accord de Paris qui participent également au CORSIA, et le double comptage des crédits devrait être évité. ***Tout écart par rapport à la période de référence du CORSIA, à savoir 2019-2020, à l'exception limitée dans le temps des années 2021 à 2023, devrait être considéré comme un cas de non-conformité aux fins de la présente directive.***

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des crédits internationaux conformément à l'article 11 bis de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle puisse adopter une liste des crédits que le Conseil de l'OACI a jugés acceptables aux fins de la mise en conformité avec le CORSIA et qui remplissent les conditions d'éligibilité susmentionnées. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

¹⁸ 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).

Amendement

(15) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des crédits internationaux conformément à l'article 11 bis de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle puisse adopter une liste des crédits que le Conseil de l'OACI a jugés acceptables aux fins de la mise en conformité avec le CORSIA et qui remplissent les conditions d'éligibilité susmentionnées. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸. ***En outre, afin de garantir la transparence des données, les exploitants d'aéronefs devraient déclarer d'une manière conviviale leurs émissions et la compensation correspondante au titre de l'article 14, paragraphe 3 bis, de la présente directive.***

¹⁸ 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).

Amendement 23

Proposition de directive Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) Lors de la prochaine assemblée triennale de l'OACI prévue pour septembre 2022, les États membres devraient tout mettre en œuvre pour parvenir à un accord avec leurs homologues sur une réduction annuelle progressive des valeurs de référence (2019-2020) définies pour la période postérieure à 2023, de sorte à garantir un alignement progressif sur le facteur linéaire appliqué au SEQE de l'UE, y compris après 2035, conformément à l'objectif de neutralité climatique de l'Union pour 2050 au plus tard.

Amendement 24

Proposition de directive Considérant 18

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18) Afin de garantir des conditions uniformes pour le recensement des pays considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, et conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de ladite directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse adopter et tenir à jour la liste des États autres que ceux 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 du Parlement européen et du Conseil.

(18) Afin de garantir des conditions uniformes pour le recensement des pays considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, et conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3, de ladite directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse adopter et tenir à jour la liste des États autres que ceux 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 du Parlement européen et du Conseil. ***Sur la base des informations fournies dans cette liste et afin d'accroître la transparence, la responsabilité et l'accessibilité conviviale des informations, la Commission devrait***

publier une liste des exploitants d'aéronefs qui ne sont pas considérés comme appliquant le CORSIA pour les vols à destination et en provenance de pays tiers.

Amendement 25

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) *Étant donné que la mise en œuvre et l'application du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union sont censées relever de la seule compétence du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, la mise en œuvre du CORSIA pour les vols autres que les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination d'un aéroport situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni entraîne l'exemption, pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union, des obligations du SEQE de l'UE pour ces vols.*

Amendement

(19) *Afin de garantir que les émissions ne sont pas comptabilisées deux fois et de tenir dûment compte des obligations de compensation CORSIA au-delà d'un niveau de référence fixé au niveau de 2019 pour les années 2021-2023 et fixé au niveau moyen de 2019-2020 pour les années suivantes, les exploitants d'aéronefs devraient pouvoir déduire la valeur financière des dépenses afférentes aux crédits qu'ils utilisent au titre du CORSIA pour les vols relevant du champ d'application de la présente directive.*

Amendement 26

Proposition de directive Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(20 bis) *Afin de garantir que le CORSIA aboutisse à un système mondial unique de compensation des émissions de carbone du secteur de l'aviation d'ici à la deuxième phase obligatoire du régime de l'OACI en 2027, l'Union plaide de manière constante en faveur de règles de mise en œuvre et de gouvernance solides et d'une participation adéquate aux phases volontaires et obligatoires du CORSIA. Si la Commission estime que le CORSIA ne permet pas d'atteindre les objectifs et les engagements de l'Union en*

Amendement

matière de climat au titre de l'accord de Paris, la Commission devrait présenter une proposition législative visant à mettre fin à la dérogation temporaire pour les vols arrivant sur un aéroport situé dans l'EEE.

Amendement 27

Proposition de directive Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 ter) *L'Union doit faire tout son possible pour renforcer les dispositions du CORSIA et pour encourager l'adoption d'un objectif à long terme visant à réduire les émissions du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale, tout en préservant les compétences de l'Union en lien avec la directive 2003/87/CE, comme l'a confirmé la Cour de justice de l'Union européenne^{1 bis}.*

^{1 bis} Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America et autres/Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, EU:C:2011:864.

Amendement 28

Proposition de directive Considérant 20 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 quater) *Il est essentiel de garantir la transparence des données et il est également important d'améliorer l'applicabilité du CORSIA ainsi que l'accès du public aux informations concernant le CORSIA. Les exploitants d'aéronefs devraient donc déclarer de manière conviviale leurs émissions et la*

compensation correspondante dans le processus d'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.

Amendement 29

Proposition de directive Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels que définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA, autres que les États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union, devraient être exemptés des obligations du SEQE de l'UE ou du CORSIA, et ce sans limite dans le temps.

Amendement

supprimé

Amendements 63 et 79

Proposition de directive Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation au SEQE de l'UE devrait être prévue pour les émissions résultant de vols effectués entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans *le même État membre*.

Amendement

(25) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation au SEQE de l'UE devrait être prévue pour les émissions résultant de vols effectués entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans *une autre région de l'EEE et de vols entre deux aéroports situés dans la même région ultrapériphérique*.

Amendement 31

Proposition de directive Considérant 26 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(26 bis) *Une partie des recettes provenant de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation et des pénalités payées par les exploitants d'aéronefs conformément à l'article 16 de la directive 2003/87/CE devrait être allouée au fonds d'investissement climatique afin de soutenir l'innovation dans le secteur de l'aviation visant à atténuer le changement climatique. Il s'agit notamment des projets liés au développement, au déploiement et à la mise en œuvre de nouvelles technologies et de nouveaux modèles visant à réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation, en particulier dans le domaine des carburants durables d'aviation, et de projets visant à réduire l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat, en particulier dans les domaines de l'innovation aux niveaux opérationnel et aéronautique, des cellules et des moteurs des aéronefs, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs électriques.*

Amendement 32

Proposition de directive Considérant 26 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(26 ter) *Le fonds d'investissement climatique devrait soutenir la recherche, le développement et le déploiement de solutions de décarbonation, y compris des technologies à émissions nulles, et réduire les incidences du secteur de l'aviation sur le climat et l'environnement. Il devrait notamment s'attaquer aux incidences des émissions autres que le CO₂ en déployant des technologies de surveillance et de*

déclaration et en améliorant les solutions opérationnelles.

Amendement 33

Proposition de directive
Considérant 26 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(26 quater) Au vu des coûts en hausse du carbone résultant de la mise aux enchères intégrale des quotas dans le secteur de l'aviation, un désavantage économique pourrait apparaître pour les exploitants d'aéronefs utilisant des plateformes au sein de l'Union en comparaison avec les plateformes situées hors de l'Union. Les vols vers les plateformes de pays tiers ne sont actuellement pas couverts par le SEQE de l'UE, ce qui peut créer un avantage pour les exploitants de vols hors de l'Union, où des mesures de réduction des émissions moins strictes sont appliquées. Cela pourrait conduire à un déplacement vers ces plateformes et donc à un accroissement des émissions, avec au final des répercussions négatives en termes de réchauffement climatique. L'extension du champ d'application du SEQE de l'UE aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés en dehors de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni ouvrirait la voie à une concurrence plus loyale et à une réduction plus efficace des gaz à effet de serre.

Amendement 34

Proposition de directive
Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27 bis) La Commission devrait examiner les éventuelles modifications à apporter à la directive 2003/87/CE pour

simplifier la réglementation. La Commission et les autorités des États membres devraient s'adapter en permanence aux bonnes pratiques en matière de procédures administratives et prendre toutes les mesures nécessaires pour simplifier l'application de la directive 2003/87/CE, en limitant au maximum les charges administratives.

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 3 – point u bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1) à l'article 3, le point suivant est ajouté:

«u bis) on entend par “émissions de l'aviation autres que de CO₂”, les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie, d'espèces de soufre oxydées et de vapeur d'eau provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I.»

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Sur la quantité totale de quotas visée au paragraphe 5 du présent article pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029, 20 millions sont réservés pour être alloués de la même manière qu'un contrat d'écart compensatoire, pour couvrir l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants durables d'aviation, aux

exploitants d'aéronefs qui utilisent davantage de carburants durables d'aviation, en donnant la priorité aux carburants renouvelables d'origine non biologique, que prévu sur la base des obligations de mélange visées à l'annexe I du règlement ... [règlement ReFuelEU], au moins, ainsi que de l'évolution des prix de ces carburants. 70 % de ces quotas sont alloués spécifiquement à l'accroissement de l'utilisation de carburants de synthèse pour l'aviation, la priorité étant accordée aux carburants renouvelables d'origine non biologique. En outre, 20 millions des quotas supplémentaires destinés à couvrir les émissions provenant de vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE et à destination de pays tiers, conformément à l'article 3 sexies bis, sont réservés pour être alloués de la même manière qu'un contrat d'écart compensatoire pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2029.*

**[ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].*

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quater – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. La quantité totale de quotas visée au paragraphe 5 bis est allouée de manière de la même manière qu'un contrat d'écart compensatoire, pour couvrir la différence de prix entre le kérosène fossile et les carburants durables d'aviation, en vue d'accroître l'utilisation de carburants durables d'aviation, en donnant la priorité aux carburants renouvelables d'origine non biologique, sans discrimination, conformément aux déclarations faites à l'Agence européenne

de la sécurité aérienne en vertu des articles 7, 8 et 9 du règlement (UE) ... [règlement ReFuelEU].*

Chaque exploitant d'aéronef peut demander une allocation de quotas pour les vols relevant du SEQE de l'UE du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029 au titre de l'augmentation de l'utilisation des carburants visés au paragraphe 5 bis.

La quantité de quotas est proportionnelle au total des émissions de gaz à effet de serre épargnées au titre du traitement de ces carburants conformément à la directive (UE) 2018/2001 et aux actes délégués visés à l'article 14, paragraphe 1, de la présente directive.

La Commission veille à ce que les émissions des carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables soient considérées comme des émissions nulles pour les exploitants d'aéronefs utilisant ces carburants, jusqu'à l'adoption de l'acte délégué visé à l'article 14, paragraphe 1).

La Commission publie chaque année le détail de la différence de coût entre le kérosène et les carburants durables d'aviation. 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 de l'allocation de quotas aviation au titre de l'augmentation de l'utilisation de carburants durables d'aviation, en couvrant la différence de prix par tonne de CO₂ non émise grâce à l'utilisation de ces carburants plutôt que de kérosène.

À partir du 31 décembre 2028, la Commission procède à une évaluation annuelle de l'application du présent paragraphe et soumet ses résultats au Parlement européen et au Conseil en temps utile. Sur la base de cette évaluation et à la suite d'une analyse d'impact, la Commission peut, le cas échéant, présenter une proposition législative visant à allouer une quantité

plafonnée et limitée dans le temps de quotas jusqu'au 31 décembre 2034 aux exploitants d'aéronefs qui utilisent davantage de carburants durables d'aviation visés à l'article 3 quater, paragraphe 5 bis.

**[ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].*

Amendements 65 et 80

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quater – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions survenant jusqu'en 2030 et liées à des vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans **le même État membre en dehors de** la région ultrapériphérique **en question**.

Amendement

7. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions survenant jusqu'en 2030 et liées à des vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans **une autre région de l'EEE et à des vols entre deux aéroports situés dans** la même région ultrapériphérique.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. En 2024, **25 %** de la quantité de

Amendement

1. En 2024, **50 %** de la quantité de

quotas qui aurait été allouée à titre gratuit, publiée conformément à l'article 3 quater, sont mis aux enchères.

quotas qui aurait été allouée à titre gratuit, publiée conformément à l'article 3 quater, sont mis aux enchères.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 1 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. En 2025, 50 % de la quantité de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là, calculée à partir de la publication visée à l'article 3 quater, sont mis aux enchères. 1 quater.

supprimé

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 1 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. En 2026, 75 % de la quantité de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là, calculée à partir de la publication visée à l'article 3 quater, sont mis aux enchères.

supprimé

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point b

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 1 quater

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. À compter du 1^{er} janvier **2027**, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là est

1 quater. À compter du 1^{er} janvier **2025**, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit cette année-là est mise aux enchères, **à l'exception de la**

mise aux enchères. *1 quinquies.* ’,

quantité de quotas visée à l'article 3 quater, paragraphe 5 bis.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point d

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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 de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1, 1 bis, 1 ter, 1 quater et 1 quinquies du présent article, notamment les modalités de transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères au budget de l'Union.

Amendement

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 de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1, 1 bis, 1 ter, 1 quater et 1 quinquies du présent article, notamment les modalités de transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères, **conformément à la décision (UE, Euratom) 2020/2053**, au budget de l'Union.

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point e

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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 et inscrites au budget général de l'Union. **Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 10, paragraphe 3.**

Amendement

4. Les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas **du secteur de l'aviation** relevant du présent chapitre, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité et inscrites au budget général de l'Union, **sont allouées de la manière suivante:**

a) **75 % sont utilisés pour soutenir**

l'innovation et les nouvelles technologies, y compris le déploiement de solutions de décarbonation dans le secteur de l'aviation par l'intermédiaire du fonds d'investissement climatique, conformément à l'article 10 bis, paragraphe 8;

b) 15 % des recettes générées par les vols au départ visés à l'article 3 quinquies bis, paragraphe 2, sont utilisés pour contribuer aux fonds de la CCNUCC pour le climat, en particulier au Fonds vert pour le climat et au Fonds pour l'adaptation, afin de faire progresser l'action internationale visant à atténuer les effets du changement climatique sur les communautés les plus vulnérables;

c) les recettes restantes sont utilisées selon les modalités déterminées par les États membres conformément à l'article 10, paragraphe 3, y compris pour la promotion de projets visant à assurer une transition juste dans le secteur de l'aviation, notamment en soutenant le dialogue social entre les parties prenantes concernées du secteur de l'aviation, et pour la formation, la reconversion et le perfectionnement professionnels des travailleurs.

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 3 sexies bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis) L'article suivant est inséré:

«Article 3 sexies bis

Activités aériennes impliquant des pays tiers

1. À partir du 30 avril [année d'entrée en vigueur de la présente directive +1], les exploitants d'aéronefs restituent des quotas pour les émissions

des vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE.

2. À partir de [année d'entrée en vigueur de la présente directive], la quantité totale de quotas à allouer au secteur de l'aviation est augmentée des quotas qui auraient été alloués pour les vols supplémentaires au départ visés au paragraphe 1 s'ils avaient été couverts par le SEQE de l'UE au cours de cette année. Le facteur de réduction linéaire fixé à l'article 9 s'applique.

3. Afin de tenir dûment compte des obligations de compensation CORSIA au-delà d'une valeur de référence fixée au niveau de 2019 pour les années 2021-2023 et à la moyenne du niveau 2019-2020 à partir de 2024, les exploitants d'aéronefs sont en mesure de déduire la valeur financière de leurs dépenses afférentes aux crédits utilisés pour se conformer au CORSIA pour les vols en provenance de l'EEE à destination de pays énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3.

Chaque année, les exploitants d'aéronefs publient les compensations CORSIA payées l'année précédente pour chaque liaison et en informent la Commission s'ils ont l'intention de demander une réduction de leurs exigences de restitution. La Commission détermine la valeur financière des compensations pouvant être déduites de l'exigence de restitution du SEQE de l'UE pour chaque liaison. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive en déterminant la méthode et le mécanisme de cette déduction. À cette fin, la Commission considère que le prix des quotas du SEQE de l'UE est le prix moyen au cours de l'année de mise en conformité concernée.

Si la Commission constate une différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués pour une année donnée, la quantité correspondante de quotas est

annulée.

4. Au plus tard le 31 décembre 2027, conformément à l'article 28 ter de la présente directive, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la participation des États contractants de l'OACI, ainsi que sur l'ambition globale et l'intégrité environnementale du CORSIA. Sur la base des conclusions de ce rapport, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à mettre fin à la dérogation temporaire pour les vols arrivant sur un aéroport situé dans l'EEE.»

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 10 bis – paragraphe 8 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. À l'article 10 bis, paragraphe 8, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:

Les recettes générées par la mise aux enchères des quotas pour les activités aériennes et par les sanctions visées à l'article 16, paragraphe 3, allouées au fonds d'investissement climatique sont mises à la disposition des projets aériens afin de soutenir de nouvelles évolutions et innovations, le déploiement de solutions de décarbonation, le développement de mécanismes de soutien et la création des infrastructures nécessaires, qui réduisent les incidences totales sur le climat, y compris les incidences autres que le CO₂, notamment par:

a) le déploiement de carburants durables d'aviation, sachant qu'il convient de prioriser les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) à partir d'hydrogène renouvelable et le captage direct de l'air

(DAC), y compris au moyen de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone visant à combler la différence de prix entre les carburants à émissions nulles et les carburants conventionnels et à réduire le coût de la fourniture de carburants durables d'aviation aux aéroports de l'Union;

b) l'amélioration fondamentale des solutions opérationnelles dans les domaines opérationnel et aéronautique et en matière de cellules pour atténuer les émissions de CO₂ et les émissions autres que de CO₂;

c) le déploiement d'innovations de rupture dans le domaine des moteurs et le déploiement de nouvelles technologies de propulsion qui contribuent à réduire les émissions dans le secteur de l'aviation, comme les technologies à batterie et turbo-électriques, ainsi que la combustion à hydrogène dans les turbines et les cellules à combustible qui alimentent les moteurs électriques, les aéronefs électriques et les infrastructures aéroportuaires connexes;

d) le déploiement de technologies de surveillance et de déclaration des émissions de CO₂ et non liées au CO₂ de l'aviation;

e) la recherche menant à l'innovation technologique sur les incidences de l'aviation non liées au CO₂, notamment la formation et la prévention de traînées de condensation et de cirrus.

La description des projets soutenus par le fonds d'investissement climatique et les informations sur les niveaux des dépenses ventilées au niveau des projets sont transparentes, rendues publiques de manière facilement accessible et régulièrement mises à jour sur le site internet de la Commission. La Commission veille à ce que toutes les parties prenantes participent aux procédures de financement liées au fonds d'investissement climatique.

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a

Directive 2003/87/CE

Article 11 bis – paragraphe 2 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) elles proviennent d'un pays recensé 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 (CORSIA). Cette condition ne s'applique pas aux émissions antérieures à 2027, ***ni aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement, tels que définis par l'Organisation des Nations unies, à l'exception des pays dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union.***

Amendement

b) elles proviennent d'un pays recensé 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 (CORSIA). Cette condition ne s'applique pas aux émissions antérieures ***au 1^{er} janvier 2027.***

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a

Directive 2003/87/CE

Article 11 bis – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences plus détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa, qui peuvent inclure des exigences relatives à la déclaration et au registre, et recensant les États ou programmes qui appliquent ces dispositions. ***Les dispositions tiennent compte des flexibilités accordées aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement.*** Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

Amendement

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences plus détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa, qui peuvent inclure des exigences relatives à la déclaration et au registre, et recensant les États ou programmes qui appliquent ces dispositions. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point a

Directive 2003/87/CE

Article 12 – paragraphe 6 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) il produit des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, à l'exclusion de ceux en provenance et à destination d'un même État membre (y compris les régions ultrapériphériques **d'un** même État membre), à **compter** du 1^{er} janvier **2019**.

Amendement

b) il produit des émissions annuelles de CO₂ supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I **de la présente directive et de l'article 2, paragraphes 3 et 4, du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission^{1 bis}**, à l'exclusion de ceux en provenance et à destination d'un même État membre (y compris les régions ultrapériphériques **du** même État membre), à **partir** du 1^{er} janvier **2021**.

^{1 bis} 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).

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 14 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

La Commission adopte des actes

Amendement

6 bis. À l'article 14, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission adopte des actes **délégués**

d'exécution concernant les modalités de surveillance et de déclaration des émissions et, le cas échéant, des données d'activité, relatives aux activités énumérées à l'annexe I, pour la surveillance et la déclaration des données tonne-kilomètre aux fins d'une demande visée à l'article 3 sexies ou à l'article 3 septies; ces actes sont fondés sur les principes régissant la surveillance et la déclaration énoncés à l'annexe IV et sur les exigences énoncées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes **d'exécution** précisent également le potentiel de réchauffement planétaire des différents gaz à effet de serre dans les exigences relatives à la surveillance et à la **déclaration** de ces gaz.

concernant les modalités de surveillance et de déclaration des émissions et, le cas échéant, des données d'activité, relatives aux activités énumérées à l'annexe I, pour la surveillance et la déclaration des données tonne-kilomètre aux fins d'une demande visée à l'article 3 sexies ou à l'article 3 septies; ces actes sont fondés sur les principes régissant la surveillance et la déclaration énoncés à l'annexe IV et sur les exigences énoncées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes délégués précisent également le potentiel de réchauffement planétaire des différents gaz à effet de serre **et des effets des émissions de l'aviation autres que le CO₂** dans les exigences relatives à la surveillance, à la **déclaration et à la vérification de ces gaz et émissions.**»

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 14 – paragraphe 2 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. *À l'article 14, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:*

«Au plus tard le [six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive et d'établir un système de surveillance, de déclaration et de vérification pour les émissions autres que le CO₂ des exploitants d'aéronefs relevant de la présente directive. Le système de surveillance, de déclaration et de vérification pour les émissions autres que le CO₂ contient des données concernant au moins les éléments suivants:

a) le débit de carburant;

- b) *la masse de l'aéronef;*
- c) *l'humidité ambiante;*
- d) *la latitude, la longitude et l'altitude de l'aéronef;*
- e) *l'humidité et la température moyennes;*
- f) *les indices d'émission de CO₂, de H₂O, de dioxyde de soufre (SO₂) et de NO_x;*
- g) *les équivalents CO₂ par vol.*

Au plus tard le 31 décembre 2026, sur la base des résultats de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions autres que le CO₂, la Commission présente, après avoir effectué une analyse d'impact, le cas échéant, une proposition législative visant à atténuer ces émissions en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux émissions de l'aviation autres que le CO₂.

Jusqu'à ce que le champ d'application de la présente directive soit étendu aux émissions autres que le CO₂ des exploitants d'aéronefs visés au deuxième alinéa, le facteur d'émission de CO₂ pour les émissions provenant des activités aériennes est multiplié par 1,8 à partir du 31 décembre 2027, par 1,9 à partir du 31 décembre 2028 et par 2,0 à partir du 31 décembre 2029, afin de tenir compte des émissions de l'aviation autres que le CO₂.

[30 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission présente chaque année, dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats du système de surveillance, de déclaration et de vérification visé au troisième alinéa.»

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

6 bis. *À l'article 14, le paragraphe suivant est ajouté:*

«3 bis. *Toutes les données relatives aux émissions des exploitants d'aéronefs communiquées aux États membres et à la Commission, y compris les données communiquées conformément à l'article 7 du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission, sont déclarées et publiées par la Commission, par exploitant d'aéronef et par paire d'aéroports, d'une manière facilement exploitable. Les données pour chaque année sont publiées sans délai. Ces données comprennent au minimum les éléments suivants:*

- a) les données concernant les émissions ventilées par exploitant d'aéronef et par paire d'aéroports;*
- b) les facteurs de charge, le type d'aéronef, le type de carburant et la consommation de carburant par paire d'aéroports pour chaque exploitant d'aéronef;*
- c) le montant de la compensation, calculé conformément à l'article 12, paragraphe 7;*
- d) la quantité et le type de carburant admissible utilisé en vue de se conformer en tout ou partie à leurs compensations;*
- e) la quantité et le type de crédits carbone utilisés en vue de se conformer en tout ou partie à leurs compensations;*
- f) la masse totale du fret et du courrier (en tonnes) au cours de la période de référence, par paire d'aéroports;»*

Directive 2003/87/CE
Article 18 bis – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) à partir de 2024, actualise au moins tous les deux ans la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.

Amendement

b) à partir de 2024, **puis** au moins tous les deux ans, actualise la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.

Amendement 54

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Directive 2003/87/CE
Article 25 bis – paragraphe 2

Texte en vigueur

2. L'Union et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. À la lumière d'un tel accord, 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.

Amendement

(9) À l'article 25 bis, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'Union et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions, **conformément aux objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et de l'accord de Paris**. À la lumière d'un tel accord, 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.»

Amendement 55

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9
Directive 2003/87/CE
Article 25 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. **La** Commission adopte un acte d'exécution recensant les pays, à l'exclusion des pays de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni, qui sont considérés

Amendement

3. **Au moins une fois par an, la** Commission adopte un acte d'exécution recensant les pays, à l'exclusion des pays de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni,

comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive, en prenant 2019 comme année de référence pour les années 2021 à 2023 et les années 2019 et 2020 comme années de référence pour chaque année *suivante*. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive, en prenant 2019 comme année de référence pour les années 2021 à 2023 et les années 2019 et 2020 comme années de référence 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.

Amendement 56

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 2003/87/CE

Article 25 bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9) À l'article 25 bis, le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Sur la base de la liste visée au paragraphe 3, la Commission publie également une liste des exploitants d'aéronefs de pays qui ne sont pas considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive pour les vols à destination ou en provenance d'autres pays tiers.»

Amendement 57

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 2003/87/CE

Article 25 bis – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. En ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de pays les moins avancés et de petits États insulaires en développement, tels que définis par l'Organisation des Nations unies, à l'exclusion de ceux qui sont recensés dans

supprimé

l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus d'annuler les unités.

Amendement 58

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 2003/87/CE

Article 25 bis – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence qui désavantage 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, la Commission est habilitée à adopter des actes *d'exécution* afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des obligations de restitution prévues à l'article 12, paragraphe 8, en ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de ces pays. La distorsion de concurrence peut être causée par un pays tiers qui applique les dispositions du CORSIA de manière moins rigoureuse dans son droit interne ou qui ne les fait pas appliquer de la même manière à tous les exploitants d'aéronefs. *Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.*

Amendement

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence qui désavantage 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, la Commission est habilitée à adopter des actes *délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive* afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des obligations de restitution prévues à l'article 12, paragraphe 8, en ce qui concerne les émissions liées à des vols à destination ou en provenance de ces pays. La distorsion de concurrence peut être causée par un pays tiers qui applique les dispositions du CORSIA de manière moins rigoureuse dans son droit interne ou qui ne les fait pas appliquer de la même manière à tous les exploitants d'aéronefs. *La Commission publie également des informations sur la manière dont les critères visés au paragraphe 7 bis ont été remplis.*

Amendement 59

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 2003/87/CE

Article 25 bis – paragraphe 7 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

9) À l'article 25 bis, le paragraphe suivant est inséré:

«7 bis. La Commission adopte, conformément à l'article 23, des actes délégués établissant la méthode et les critères utilisés pour déterminer s'il existe une distorsion de concurrence significative conformément au paragraphe 7 du présent article. La Commission publie, de manière transparente, des informations sur l'application de l'acte délégué.»

Amendement 60

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 2003/87/CE

Article 25 bis – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9) À l'article 25 bis, le paragraphe suivant est ajouté:

«8 bis. Au plus tard le 1^{er} janvier 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive, sur la contribution de l'aviation aux objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et de l'accord de Paris, sur la mise en œuvre du CORSIA et sur son incidence sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, sa compétitivité et une transition juste, en particulier les incidences sociales de la présente directive, la reconversion et le perfectionnement professionnels, ainsi que sur la fréquence et les coûts du transport aérien pour les passagers, en particulier ceux à faibles revenus. Les recommandations du rapport sont mises en œuvre sans retard injustifié.»

Amendement 61

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 bis (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 28 ter

Texte en vigueur

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 **2019** et **régulièrement** par la suite, la Commission présente un 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 s'appliquera aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne:

- i) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et pratiques recommandées;
- ii) les recommandations approuvées par le Conseil de l'OACI pour ce qui est du mécanisme de marché mondial;
- iii) la mise en place d'un registre mondial;
- iv) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021;
- v) **les répercussions** des réserves émises par des pays tiers; **et**
- vi) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables. Eu égard au bilan mondial de **la CCNUCC**, la Commission fait

Amendement

9 bis) L'article 28 ter est remplacé par le texte suivant:

«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 deux ans** par la suite, la Commission présente un 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 s'appliquera aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne:

- i) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et **les** pratiques recommandées;
- ii) 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 valeurs de référence;**
- iii) la mise en place d'un registre mondial;
- iv) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021;
- v) **le niveau de participation** des pays tiers, **y compris les conséquences de leurs réserves au regard de cette participation;** **et**
- vi) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables. Eu égard au bilan mondial de **l'accord de**

également état des efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif à long terme du secteur de l'aviation en matière de réduction des émissions, qui consiste à **diminuer de moitié les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005.**

2. ***Dans les douze mois suivant l'adoption par l'OACI des instruments pertinents et avant que le mécanisme de marché mondial ne devienne opérationnel***, 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. ***Par ailleurs, le rapport étudie la question de savoir s'il convient de réviser les dispositions adoptées en vertu de l'article 28 quater, paragraphe 2.***

3. La Commission accompagne le rapport visé au paragraphe 2 du présent article, s'il y a lieu, d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, supprimer, prolonger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 bis, en accord avec l'engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union pour 2030, afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en

Paris, la Commission fait également état des efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif à long terme du secteur de l'aviation en matière de réduction des émissions, qui consiste à **ramener ces émissions nettes à zéro d'ici 2050.**

2. ***Au plus tard en 2027***, la Commission présente ***ce*** rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle ***évalue*** l'intégrité environnementale globale du mécanisme de marché mondial ***de l'OACI***, 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.

3. La Commission accompagne le rapport visé au paragraphe 2 du présent article, s'il y a lieu, d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, supprimer, prolonger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 bis, en accord avec l'engagement de ***l'Union de*** réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union pour 2030, ***et la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union d'ici***

matière de climat.

à 2050 au plus tard afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat.

3 bis. En vue d'améliorer le régime CORSIA, l'Union et les États membres promeuvent activement, au sein de l'OACI et par l'intermédiaire de la diplomatie environnementale bilatérale et multilatérale, des améliorations en ce qui concerne l'intégrité environnementale du CORSIA, y compris les critères de durabilité pour les compensations et son application, et encouragent une participation internationale plus large à ce régime. L'Union et ses États membres promeuvent également, dans le cadre de l'OACI, des mesures supplémentaires en matière de climat et d'environnement, une plus grande transparence et la mise en place d'un objectif ambitieux de réduction à long terme conforme à l'accord de Paris.»;

Amendement 62

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 ter (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 30 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 ter) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

«4 bis. Au plus tard le 1^{er} janvier 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant les incidences sur l'environnement et le climat ainsi que la viabilité technique et économique de l'établissement d'exigences spécifiques pour le segment de vol comprenant les vols régionaux et les vols de très courte distance, afin de réduire ces incidences, y compris la fixation de parts minimales plus élevées de carburants durables pour

l'aviation à laquelle il est fait référence dans le règlement xxxx/xxxx [règlement ReFuelEU], ainsi que les possibilités d'itinéraires alternatifs pour ces types de vols, et en tenant compte des modes de transport public alternatifs disponibles pour couvrir ces services dans une période comparable.*

**[ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].*

Amendement 72

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 quater (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 30 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 quater. À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

4 ter. Avant le 1^{er} janvier 2025, la Commission, avec l'aide du conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique établi à l'article 3 du règlement (UE) 2021/1119, présente une analyse des mesures visant à réduire les répercussions climatiques des voyages en aéronefs privés, accompagnée, s'il y a lieu, d'une proposition sur la meilleure manière de remédier à ces effets.