

**Bruxelles, le 5 juin 2026**  
**(OR. fr, en)**

**10169/26**

**TRANS 387**

**NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
Objet:	Publication of the ETS Aviation Commission's evaluation report - Information from France, Czechia, Finland, Greece, Luxembourg and Poland

---

1. Le Système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) constitue un instrument clé de la politique de l'Union européenne pour le climat. Il doit être maintenu pour renforcer la visibilité donnée aux acteurs économiques, permettre l'atteinte des objectifs climatiques européens et garantir la compétitivité de l'économie européenne.

2. Les États membres signataires prennent note de la publication à venir – attendue d'ici à juillet 2026 conformément à l'article 28 *ter* de la directive 2023/958 – du rapport d'évaluation de la Commission relatif au SEQE-UE Aviation. Ils attendent avec impatience une évaluation rigoureuse et fondée sur des preuves et soulignent que cet exercice devrait rester fermement dans le champ d'une évaluation.

3. L'architecture actuelle – vols intra-EEE soumis au SEQE-UE et vols extra-EEE soumis au CORSIA – reflète un équilibre minutieusement calibré et convenu par les colégislateurs en 2023. Les États membres signataires estiment que cet équilibre continue à porter l'ambition de l'Union pour le climat tout en préservant sa réputation internationale et qu'un écart quelconque de cet équilibre ne garantirait plus le consensus politique le plus large possible.

4. La phase obligatoire du CORSIA entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027. En tant que le seul instrument multilatéral de tarification des émissions de l'aviation internationale, il représente une réussite importante à laquelle l'Union a résolument contribué. Il prend également en compte les besoins des pays en développement. Préserver sa crédibilité dans ce moment crucial devrait rester une priorité partagée.

5. Les expériences passées ont montré que les mesures unilatérales qui affectent les vols vers et depuis les pays tiers peuvent susciter de fortes réactions internationales, avec des conséquences tangibles pour l'industrie européenne, y compris au-delà du secteur aérien, et pour la diplomatie de l'Union en faveur du climat. Les États membres signataires sont convaincus que de tels risques devraient être minutieusement considérés, notamment à l'aube de la phase obligatoire du CORSIA.

6. Une mesure perçue comme un substitut au cadre multilatéral pourrait, même involontairement, fragiliser l'engagement de pays tiers en faveur du CORSIA, représentant notamment des marchés importants pour l'aviation dont l'adhésion au régime demeure un objectif clé, et compromettre l'objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) de neutralité carbone en 2050. L'Union démontre mieux son rôle moteur en consolidant et restant déterminée à améliorer l'instrument qu'elle a soutenu depuis longtemps à l'OACI.

7. En conséquence, les États membres signataires invitent la Commission à donner la priorité aux efforts de l'Union sur le renforcement de l'ambition du CORSIA et de l'adhésion au régime au sein de l'OACI. Ils se tiennent prêts à s'engager de manière constructive avec la Commission et des partenaires sur cette base.

1. The Emissions Trading System (EU ETS) is a central element of the European Union's climate policy. It must be maintained in order to strengthen the visibility given to economic actors, allow the achievement of European climate objectives, and ensure the competitiveness of the European economy.
2. The signatory Member States take note of the forthcoming publication, expected by July 2026 under Article 28b of Directive 2023/958, of the Commission's evaluation report on the Aviation ETS. They look forward to a thorough and evidence-based assessment, and underline that this exercise should remain firmly within its evaluative remit.
3. The current architecture, intra-EEA flights under the EU ETS, extra-EEA flights under CORSIA, reflects a carefully calibrated balance agreed by the co-legislators in 2023. The signatory Member States consider that this balance continues to serve the Union's climate ambition while preserving its international reputation, and that any departure from it would no longer warrant the broadest possible political consensus.
4. CORSIA's mandatory phase will enter into force on 1 January 2027. As the only multilateral instrument pricing international aviation emissions, it represents a significant achievement to which the Union has contributed decisively. It also takes the needs of developing states into account. Preserving its credibility at this pivotal moment should remain a shared priority.
5. Past experience has shown that unilateral measures affecting flights to and from third countries can give rise to strong international reactions, with tangible consequences for the European industry, not limited to the aviation sector, and for the Union's broader climate diplomacy. The signatory Member States believe that such risks should be carefully weighed, particularly on the eve of CORSIA's mandatory phase.
6. A measure perceived as substituting for the multilateral framework could, however unintentionally, weaken the engagement of third countries in CORSIA, including several major aviation markets whose accession to the scheme remains a key objective as well as jeopardize the long-term aspirational goal (LTAG) of zero net emission in 2050. The Union's leadership is best demonstrated by consolidating and remaining committed to improve the instrument it has long championed at ICAO.
7. Accordingly, the signatory Member States invite the Commission to prioritise enhancing the Union's efforts on strengthening CORSIA's ambition and uptake within ICAO. They stand ready to engage constructively with the Commission and partners on this basis.