



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Document de séance*

---

**A7-0060/2013**

13.3.2013

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté  
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0238(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Peter Liese

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

## SOMMAIRE

|   | <b>Page</b> |
|---|-------------|
| PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN..... | 5           |
| EXPOSÉ DES MOTIFS.....                                      | 19          |
| AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME .....   | 24          |
| PROCÉDURE.....  | 34          |



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0238(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2012)0697),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0385/2012),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 13 février 2013<sup>1</sup>,
  - après consultation du Comité des régions,
  - vu l'article 55 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et l'avis de la commission des transports et du tourisme (A7-0060/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

### Amendement 1

**Projet de résolution législative**  
**Visa 7 bis (nouveau)**

*Projet de résolution législative*

*Amendement*

*- vu l'article 2, paragraphe 2, du protocole*

---

<sup>1</sup> JO C ...

*de Kyoto, qui a été approuvé, au nom de la Communauté européenne, par la décision 2002/358/CE du Conseil<sup>1</sup>,*

---

<sup>1</sup> *Décision du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent (JO L 130 du 15.5.2002, p. 1).*

## **Amendement 2**

### **Proposition de décision**

#### **Considérant -1 (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(-1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Les problèmes mondiaux tels que posés par les émissions du secteur de l'aviation peuvent être traités efficacement par une approche internationale comprenant une obligation mondiale de respecter les mêmes mesures ou d'atteindre les mêmes objectifs avec des mesures différentes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle clé dans ce processus par la définition de tels objectifs communs dans le cadre d'un accord international.*

#### *Justification*

*Les problèmes internationaux tels que les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur de l'aviation nécessitent des solutions à l'échelle mondiale; seule une approche internationale peut donc être efficace.*

### Amendement 3

#### Proposition de décision Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

(1) *Des progrès significatifs ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale* sur la voie de l'adoption, lors de *l'assemblée de l'OACI* de 2013, d'un cadre facilitant l'application par les États de mesures fondées sur le marché aux émissions provenant de l'aviation internationale et de l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial.

*Amendement*

(1) *En novembre 2012, l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a entamé des débats visant à réduire les émissions du secteur de l'aviation dès 1998, a réalisé des progrès significatifs* sur la voie de l'adoption, lors de *son assemblée* de 2013, d'un cadre facilitant l'application par les États *membres de l'OACI* de mesures fondées sur le marché aux émissions provenant de l'aviation internationale et de l'élaboration d'un mécanisme de marché (*ci-après dénommé "MM"*) mondial.

*Justification*

*Il convient de préciser que les discussions sur la limitation des émissions au niveau de l'OACI ont déjà commencé il y a plus de dix ans et que peu de progrès ont été réalisés jusqu'à l'approche de l'expiration du délai d'application du système européen d'échange de quotas d'émission.*

### Amendement 4

#### Proposition de décision Considérant 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

(1 bis) *L'Union attend de l'assemblée de l'OACI qu'elle adopte un MM mondial assorti d'un calendrier réaliste de sa mise en place, ainsi qu'un cadre visant à faciliter l'application générale des mesures régionales et nationales de marché au secteur de l'aviation internationale, dans l'attente de l'application du MM mondial.*

*Amendement*

*Justification*

*Il convient de préciser que l'Union a des attentes très claires vis-à-vis de l'assemblée de*

*l'OACI et n'admettra pas n'importe quel résultat comme satisfaisant.*

## **Amendement 5**

### **Proposition de décision**

#### **Considérant 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

(2) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union et des zones ayant des liens économiques étroits avec l'Union qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté nées *avant*

*le 1<sup>er</sup> janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes.* Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

##### *Amendement*

(2) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire *à l'engagement commun des États membres de l'OACI de réduire les émissions de l'aviation à l'échelle mondiale*, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union et des zones ayant des liens économiques étroits avec l'Union qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences *établies pour les années civiles 2010 à 2012 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ de tels aérodromes* résultant de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire. *L'Union négocie actuellement avec la Suisse l'intégration pleine et entière de celle-ci dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne, qui s'étendrait aux vols intérieurs de la Suisse et à ceux au départ de son territoire en direction de pays tiers. La question de savoir si les vols*

*effectués au départ des États membres à destination de la Suisse relèveraient du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union ou s'ils continueraient de faire l'objet de la dérogation dont ils bénéficient doit être abordée au plus haut niveau entre l'Union et la Suisse. Il convient que ces échanges soient menés dans le respect de la situation juridique et de la coopération cordiale, compte tenu du rôle très constructif joué par la Suisse au sein de l'OACI.*

#### *Justification*

*Le cas de la Suisse a été abordé dans plusieurs amendements. Selon certains, les colégislateurs de l'Union n'ont pas à statuer sur la question de savoir si les vols intérieurs de la Suisse ou les vols intercontinentaux au départ de ce pays à destination de pays tiers sont ou non intégrés au système. Ce point fait l'objet des négociations menées entre l'Union et la Suisse. Il reste seulement à déterminer s'il y a lieu, au regard de la situation juridique actuelle et selon l'appréciation de la Cour européenne de justice, que les vols en provenance de l'Union soient englobés dans le système ou s'ils doivent faire l'objet d'une dérogation ("Stop the Clock"). Ce point doit être abordé au plus haut niveau.*

#### **Amendement 6**

##### **Proposition de décision Considérant 3**

###### *Texte proposé par la Commission*

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été **alloués** à titre gratuit pour de telles activités **en 2012**. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

###### *Amendement*

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été **délivrés** à titre gratuit pour de telles activités **au titre de l'année 2012**. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

## Justification

Comme indiqué plus haut, la formulation ne doit laisser aucune place à l'interprétation. Il convient donc de préciser que le nombre de quotas à restituer se fonde sur la part de tonnes-kilomètres vérifiés des activités de transport aérien sur la base de l'année de référence 2010. Autrement, les exploitants pourraient interpréter le montant d'une manière différente. De plus, il doit être formulé clairement que seuls les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 sont considérés comme des quotas devant être restitués pour annulation. Il en résulterait, sinon, une distorsion du nombre de quotas en circulation pris comme référence pour les 15 % mis aux enchères (voir amendement 4).

### Amendement 7

#### Proposition de décision

##### Considérant 4

###### *Texte proposé par la Commission*

(4) Il y a lieu d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants ou qui sont restitués. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères *sera conforme aux dispositions de l'article 3 quinquies, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE,*

###### *Amendement*

(4) Il y a lieu d'annuler les quotas **du secteur de l'aviation pour 2012** qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants ou qui sont restitués. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères **par les États membres devrait être réduit suivant les calculs de la Commission pour atteindre les 15 % du montant total des quotas du secteur de l'aviation en circulation au titre de l'année 2012,**

## Justification

Sans cette modification, il n'existe aucune base juridique pour la réduction du montant mis aux enchères. Pour permettre la mise aux enchères d'un nombre réduit de quotas en prenant en compte l'annulation des quotas alloués à titre gratuit selon l'article 2, la décision doit comporter une dérogation à l'article 3 quinquies de la directive, en particulier aux paragraphes 1 à 3. Par conséquent, 15 % du montant total des quotas en circulation doivent être mis aux enchères.

### Amendement 8

#### Proposition de décision

##### Considérant 4 bis (nouveau)

###### *Texte proposé par la Commission*

###### *Amendement*

**(4 bis) Afin d'instaurer sur le plan**

*international un climat de confiance envers le système d'échange des quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne, le produit de la mise aux enchères des quotas ou un montant équivalent lorsque des principes budgétaires fondamentaux, par exemple les principes d'unité et d'universalité, d'un État membre l'exigent, devrait être utilisé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation et couvrir les coûts de gestion du système d'échange de l'Union. Il convient également que le produit de la mise aux enchères serve au transport à faibles émissions. Le produit de la mise aux enchères devrait servir, en particulier, à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement et à faciliter l'adaptation aux effets du changement climatique dans les pays en développement. Dans le cadre d'un accord sur un MM mondial efficace, adapté aux lignes aériennes, présentant un véritable potentiel pour limiter les répercussions du secteur aérien sur le climat, l'Union devrait également s'engager à affecter le produit d'une telle mesure au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC afin de refléter le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives et s'associer aux initiatives internationales visant à financer la recherche et le développement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien.*

## Justification

*Durant les négociations sur la directive proposée aujourd'hui, le Parlement européen a demandé avec insistance que les recettes perçues reçoivent une affectation précise contraignante. Les États membres n'étaient pas disposés à admettre ce principe, de sorte que la directive comporte seulement une recommandation. L'acceptation par les États membres d'un engagement beaucoup plus précis faciliterait l'adoption du système élaboré par l'Union européenne. Les techniques visant à réduire encore les émissions de l'aviation pourraient faire l'objet de projets de recherche communs avec des pays tiers. Une contribution des États membres de l'Union au financement de mesures d'adaptation et d'atténuation, notamment au travers du Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, faciliterait grandement l'obtention du soutien des pays en développement. Ce principe doit impérativement être intégré aux négociations internationales.*

### Amendement 9

#### Proposition de décision

#### Considérant 4 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 ter) La suspension jusqu'en septembre 2013 de l'inscription des vols intercontinentaux dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne constitue une dérogation ayant pour but de faire progresser et de conclure les négociations dans le cadre de l'OACI. À ce titre et afin d'éviter des distorsions de la concurrence et des atteintes à l'intégrité environnementale du système, la dérogation devrait être appliquée pour une durée maximale d'un an. De nouvelles mesures législatives pourraient être appropriées uniquement dans le cas où des progrès manifestes et suffisants dans les émissions du secteur international de l'aviation seraient observés au sein de l'assemblée de l'OACI, notamment la conclusion d'un accord sur un MM mondial assorti d'un calendrier réaliste de mise en place dans un cadre non discriminatoire assurant une couverture complète des émissions du secteur international de l'aviation par les MM régionaux et nationaux, dans***

*l'attente de l'application du MM mondial. Il convient que ces mesures, si elles sont nécessaires, tiennent compte des répercussions éventuelles sur le transport aérien intra-européen afin d'éviter toute distorsion de concurrence.*

## **Amendement 10**

### **Proposition de décision Considérant 4 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 quater) L'Union s'est engagée à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>, y compris les émissions de l'aviation. Pour assurer des réductions d'émission substantielles, il faut qu'aucun secteur particulier de l'économie de l'Union ne bénéficie de dérogations. À cet égard, il convient d'observer que le secteur de l'aviation bénéficie de diverses subventions dans la mesure où il n'est pas soumis à la taxe sur la valeur ajoutée et où les activités aériennes ne font pas l'objet d'une taxe sur les carburants. Le secteur de l'aviation bénéficie aussi de très généreuses règles relatives aux aides d'État, comme il est rappelé dans la communication de la Commission du 9 décembre 2005 intitulée "Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux".*

## Amendement 11

### Proposition de décision

#### Considérant 4 quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 quinquies) L'OACI et l'Union européenne devraient accroître notablement leurs efforts en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, conformément aux objectifs de l'Union pour 2020 et 2050. Par conséquent, la dérogation prévue par la présente décision ne devrait pas remettre en cause l'inclusion de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne et l'objectif général visant à promouvoir un système mondial efficace pour freiner la hausse des émissions de ce secteur, et elle devrait définir clairement les obligations à remplir par les pays et les exploitants d'aéronefs concernés au cours de la période couverte par la dérogation.***

*Justification*

*Vu la croissance rapide de ses émissions de gaz à effet de serre, le secteur de l'aviation doit contribuer à la réduction des émissions, à l'instar d'autres modes de transport. En outre, d'autres secteurs de l'industrie participent déjà depuis des années au SCEQE. Il n'y a donc aucune raison d'exclure le secteur de l'aviation du SCEQE.*

## Amendement 12

### Proposition de décision

#### Considérant 4 sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 sexies) L'intégration du secteur aérien au système d'échange de quotas d'émission de l'Union devrait être prise en compte dans le cadre de tous les accords conclus entre l'Union et les pays tiers dans le domaine de l'aviation.***

## Justification

*La Commission négocie actuellement des accords dans le domaine de l'aviation avec certains États voisins et d'importants partenaires commerciaux. Il est essentiel que ces accords tiennent compte de l'ensemble des objectifs de la politique européenne. La Commission devrait par conséquent s'inspirer de l'exemple de l'accord UE-Canada sur le transport aérien et encourager les pays tiers à adopter des mesures en vue de limiter l'incidence du secteur aérien sur le changement climatique.*

### Amendement 13

#### Proposition de décision

#### Considérant 4 septies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 septies) La Commission devrait présenter au Parlement européen un rapport détaillé des progrès réalisés lors de l'assemblée de l'OACI de septembre 2013 et proposer rapidement des mesures conformes aux résultats des travaux de l'assemblée.***

### Amendement 14

#### Proposition de décision

#### Article premier

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences ***établies à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, nées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014*** pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences ***résultant de l'article 12; paragraphe 2 bis, et de l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE correspondant aux années civiles 2010 à 2012*** pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu

quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué **un** nombre correspondant **de quotas** aux États membres en vue de leur annulation.

délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué **le nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012** correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 aux États membres en vue de leur annulation.

#### *Justification*

*Cet amendement précise que la dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE concerne uniquement les exigences établies pour les années civiles 2010 à 2012. Afin d'éviter de devoir procéder à une transposition de la décision par les États membres, le champ d'application de la dérogation doit être formulé de manière précise pour prévenir toute ambiguïté.*

### **Amendement 15**

#### **Proposition de décision**

##### **Article 2**

###### *Texte proposé par la Commission*

Les États membres annulent tous les quotas de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup> qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été restitués.

###### *Amendement*

Les États membres annulent tous les quotas **du secteur de l'aviation** de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup> qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été restitués. **Par dérogation à l'article 3 quinquies de la directive 2003/87/CE, les États membres mettent aux enchères un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation pour l'année 2012. Cette réduction doit être proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation.**

#### *Justification*

*Sans cette modification, il n'existe aucune base juridique pour la réduction du montant mis aux enchères. Pour permettre la mise aux enchères d'un nombre réduit de quotas en prenant en compte l'annulation des quotas alloués à titre gratuit selon l'article 2, la décision doit comporter une dérogation à l'article 3 quinquies de la directive, en particulier aux paragraphes 1 à 3. Par conséquent, 15 % du montant total des quotas en circulation doivent être mis aux enchères.*

**Amendement 16**  
**Proposition de décision**  
**Article 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Article 3 bis*

*À l'article 3 quinquies de la directive 2003/87/CE, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:*

*"Les États membres affectent le produit de la mise aux enchères des quotas aux efforts déployés pour lutter contre le changement climatique, en particulier au niveau international, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et faire face au changement climatique dans les pays en développement, ainsi que pour financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation, notamment dans le domaine de l'aéronautique et des transports aériens. Le produit de la mise aux enchères sert également au transport à faibles émissions. Le produit de la mise aux enchères sert aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.*

*Les États membres informent régulièrement la Commission des mesures qu'ils ont prises en application du premier alinéa."*

*Justification*

*Durant les négociations sur la directive proposée aujourd'hui, le Parlement européen a demandé avec insistance que les recettes perçues reçoivent une affectation précise contraignante. Les États membres n'étaient pas disposés à admettre ce principe, de sorte que la directive comporte seulement une recommandation. L'acceptation par les États membres d'un engagement beaucoup plus précis faciliterait l'adoption du système élaboré par l'Union européenne. Les techniques visant à réduire encore les émissions de l'aviation pourraient*

*faire l'objet de projets de recherche communs avec des pays tiers. Une contribution des États membres de l'Union au financement de mesures d'adaptation et d'atténuation, notamment au travers du Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, faciliterait grandement l'obtention du soutien des pays en développement. Ce principe doit impérativement être intégré aux négociations internationales.*

## **Amendement 17**

### **Proposition de décision Article 3 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### **Article 3 ter**

***La Commission informe régulièrement le Parlement européen et les États membres sur les progrès accomplis dans le cadre des négociations de l'OACI et présente un rapport au Parlement européen sur les résultats atteints lors de l'assemblée de l'OACI. Si l'assemblée de l'OACI de septembre 2013 ne permet pas de réaliser des progrès notables dans l'élaboration d'un MM mondial, le système d'échange de quotas d'émission de l'Union s'appliquera de nouveau à tous les vols internationaux au départ et à destination de l'Union pour les années civiles à compter de 2013. En revanche, si l'assemblée de l'OACI parvient à définir un cadre aux fins de l'adoption d'un MM mondial, la Commission peut proposer de nouvelles mesures.***

#### *Justification*

*Les conséquences de la réalisation de progrès importants au sein de l'OACI doivent être très claires. La Commission doit fournir au Parlement européen l'information la plus complète possible concernant les négociations de l'OACI afin qu'il puisse évaluer ce qui a été réalisé avant que la Commission n'étende la dérogation ou ne prenne toute autre mesure dans ce cadre.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### *Législation en vigueur:*

En 2008, le Parlement européen et le Conseil de ministres ont convenu après un long et méticuleux examen de l'intégration du secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

**Le Conseil** a soutenu la mesure législative **à l'unanimité**; **le Parlement avec plus de 90 pour cent** des voix. La raison invoquée pour l'intégration de l'aviation résidait dans le besoin d'aborder le problème grandissant des émissions de gaz à effet de serre du secteur. À partir de 1990, l'année de référence du protocole de Kyoto, **les émissions de gaz à effet de serre du secteur ont augmenté d'environ 100 pour cent**. On est très loin, dans ces conditions, de répondre à l'impératif de réduire ces gaz à effet de serre et d'atteindre l'objectif de 2°C, approuvé par exemple à Cancun par la communauté internationale.

Ne pas prendre en compte les émissions des compagnies aériennes serait également irresponsable du point de vue de la cohérence et de l'impartialité vis-à-vis des secteurs d'activité et modes de transport qui sont sujets à règlement au sein de l'UE et des États membres. Le système d'échange de quotas d'émission applicables aux compagnies aériennes est **très modéré** comparé à d'autres secteurs de l'Union européenne. Le secteur de l'aéronautique devrait réduire ses émissions de seulement 5 pour cent avant 2020, contre moins 21 pour cent pour les autres secteurs, et il profite des réductions d'autres secteurs. Seuls 15 pour cent des quotas des compagnies aériennes sont mis aux enchères, contre 100 pour cent pour le secteur de l'électricité, avec un nombre réduit de quotas alloués à titre gratuit à d'autres secteurs. Le coût pour les passagers et les compagnies aériennes est très raisonnable. Selon la Commission européenne, le prix d'un billet pour un vol intercontinental augmenterait de moins de 2 euros si les compagnies n'incluent pas le prix des certificats qu'elles obtiennent gratuitement. De nombreuses compagnies, européennes et extra-européennes, ont déjà augmenté leurs prix de manière modérée suite à l'instauration du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Par exemple, Ryanair a augmenté le prix du billet de **25 centimes par vol**<sup>1</sup>. De nombreux frais et taxes mis en place par les États membres de l'UE et des pays tiers comme les États-Unis et l'Inde représentent un coût bien plus important.

"Le prix du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour un vol de Londres-Heathrow à Shanghai est plus bas que celui d'une tasse de café à l'aéroport d'Heathrow" (J.G. Gerbrandy, vice-président de la commission ENVI).

**La législation en vigueur couvre l'ensemble des vols au départ ou à destination de l'Europe** et les compagnies de pays tiers participent au système d'échange de quotas d'émission lorsqu'elles décollent et/ou atterrissent en Europe. Les vols à l'arrivée et au départ ont été intégrés principalement pour des raisons environnementales, étant donné que **deux tiers des émissions** sont générés par des vols intercontinentaux et seulement un tiers par les vols à l'intérieur de l'Union européenne. Cette disposition a été examinée attentivement par des juristes de la Commission européenne mais aussi par des juristes indépendants, et il ressort de l'évaluation que la disposition est totalement compatible avec le droit international.

---

<sup>1</sup> Ryanair assure des vols principalement au sein de l'Union européenne.

### *La contestation par les pays tiers et une évaluation critique*

Même avant l'adoption de la législation, des pays tiers comme les États-Unis ou la Chine ont manifesté leur opposition à l'intégration des vols de leurs compagnies aériennes respectives. Du fait de l'appréciation juridique et des arguments politiques et environnementaux pour un traitement équitable, le Parlement et le Conseil ont néanmoins décidé d'intégrer les compagnies aériennes des pays tiers sur une base non discriminatoire. L'US Airline Association (association des compagnies de navigation aérienne des États-Unis) et trois compagnies américaines ont contesté la législation en vertu de la loi britannique et **la Cour de justice de l'Union européenne** a été saisie de l'affaire. La Cour a clairement établi que **la législation est en accord avec le droit international** (arrêt de la CJUE dans l'affaire C-366/10 du 21 décembre 2011). Des pays tiers ont fait valoir, notamment, que l'Union européenne taxerait leurs compagnies pour l'utilisation de leur propre territoire aérien, par exemple les compagnies survolant l'espace aérien des États-Unis. Tel n'est pas le cas, puisque le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne se rapporte aux départs et arrivées dans les aéroports, et ce sont les émissions générées durant le vol qui sont mesurées. Ce n'est pas une caractéristique spécifique du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. D'autres redevances et taxes nationales sont appliquées sur la base d'un principe similaire, par exemple au Royaume-Uni ou en Allemagne. La taxe britannique sur le transport aérien de passagers est plus élevée pour un vol à destination de Mexico que pour un vol à destination de Toronto.

#### Vol de Londres à Mexico



Un vol en classe affaires de Londres à Mexico après le 1<sup>er</sup> avril 2012 (environ 5 000 miles) sera taxé (taxe sur le transport aérien de passagers) à hauteur de 162 GBP (195 EUR / 257 USD).

#### Vol de Londres à Toronto

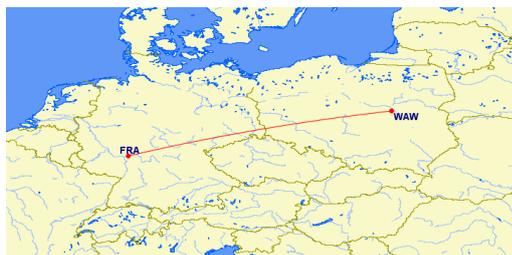


Un vol pour Toronto, Canada (environ 3 500 miles) sera seulement taxé (taxe sur le transport aérien de passagers), à hauteur de 130 GBP (156 EUR / 206 USD).

La différence de prix est relative à la différence de distance. Une grande partie du trajet se situe dans l'espace aérien américain. Par conséquent, la différence entre la taxe sur le transport aérien de passagers de 130 GBP et celle de 162 s'explique par la plus grande distance, qui se situe principalement au-dessus de l'espace aérien des États-Unis.

Le même principe s'applique pour la taxe aérienne allemande.

### Vol de Francfort à Varsovie



Un vol de Francfort à Varsovie est taxé à hauteur de 7,50 EUR, soit 10 USD (taxe aérienne allemande).

### Vol de Francfort à Tokyo



Un vol de Francfort à Tokyo est taxé à hauteur de 42,18 euros, soit 56 USD (taxe aérienne allemande).

Cela signifie que la différence entre la taxe allemande très basse et la taxe très élevée s'explique par la plus grande distance qui se situe principalement au-dessus de l'espace aérien russe.

La mesure allemande et la taxe britannique sur le transport aérien de passagers sont toutes deux acceptées par les pays tiers et **ne sont pas sujettes à des critiques aussi intenses ou à de quelconques représailles**. Comme dans le cas du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, les États estiment que chaque pays est habilité à taxer les vols au départ ou à destination de leurs territoires respectifs. Il s'agit également là de la justification des taxes américaines et indiennes. Cela démontre que **l'élément politique est majeur dans le débat**. Certaines réticences tiennent peut-être au sentiment que la législation de l'Union européenne n'est pas aussi importante que celle des États membres. D'autre part, le fait que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne soit tout particulièrement justifié par le changement climatique peut représenter un motif supplémentaire des sévères critiques émanant de certains pays tiers. Par exemple, la nouvelle majorité à la Chambre des Représentants américaine veut démontrer que le projet de loi Waxman-Markey sur l'énergie, qui prenait aussi en compte l'aviation internationale, est devenu sans objet.

### *Le processus OACI*

**Dès 1997, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été chargée de réglementer les émissions du secteur de l'aviation.**

Malheureusement, à ce jour, aucune solution n'a été trouvée. L'UE a toujours soutenu que l'option que nous préférons était bien entendu un accord international, et le devoir de continuer les négociations est inscrit dans la législation du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Lors d'une **réunion du conseil de l'OACI le 9 novembre 2012**, des progrès importants ont été réalisés en direction de l'objectif de la réglementation mondiale des émissions du secteur de l'aviation. Un groupe de haut niveau a été mis en place afin de préparer une solution pour la prochaine assemblée générale de l'OACI. L'assemblée générale de l'OACI se réunit seulement tous les trois ans, et la prochaine réunion aura lieu en septembre 2013. Les pays tiers qui s'opposent au système européen ont toujours affirmé qu'ils voulaient une solution internationale par le biais de l'OACI.

Malheureusement, jusqu'à ce jour, ceux qui s'opposent au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne n'ont pas réussi à dégager un accord sur la manière dont l'OACI doit résoudre le problème. Mais il est tout de même nécessaire de reconnaître **l'engagement fort des responsables de l'OACI.**

### ***La proposition "Stop the Clock"(arrêter le compteur)***

Compte tenu de la dernière décision du conseil de l'OACI du 9 novembre 2012, la Commission européenne a annoncé une proposition visant à suspendre l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour les vols intercontinentaux.

Le 20 novembre, la Commission a soumis une proposition au Parlement et au Conseil afin d'arrêter le compteur. Cette proposition **a pour but d'accentuer la dynamique positive au sein de l'OACI et d'améliorer les chances d'un résultat positif à l'issue de l'assemblée générale 2013 de l'OACI.** Premièrement, en développant un mécanisme de marché mondial et deuxièmement en adoptant un cadre facilitant l'application par les États des mesures basées sur le marché aux transports aériens internationaux durant la période précédant l'entrée en vigueur d'un mécanisme de marché mondial.

La proposition prévoit de **ne pas appliquer le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour les vols intercontinentaux aux émissions de gaz à effet de serre pour l'année 2012. Les vols à l'intérieur de la zone européenne seront couverts par l'obligation de la directive, comme décidé par le Parlement et le Conseil en 2008. L'ensemble des mesures sont non discriminatoires, ce qui signifie que la même règle s'applique aux transporteurs de l'Union et aux transporteurs de pays tiers.** Ainsi un transporteur de l'Union qui décolle d'un aéroport en direction d'un pays tiers est exempté et un transporteur de pays tiers se déplaçant à l'intérieur de l'espace européen sera couvert par l'obligation de la directive.

### ***Recommandation de votre rapporteur:***

Votre rapporteur **se félicite de la proposition de la Commission** et recommande **une adoption rapide.** En vertu de la directive actuelle, les compagnies aériennes doivent soumettre leurs quotas avant le 30 avril 2013. Par souci de clarté juridique, la procédure législative doit être conclue avant cette date, étant entendu que les arguments doivent être

évalués avec attention et que les membres des commissions ENVI et TRAN doivent avoir la possibilité de proposer des amendements.

Certains amendements semblent être nécessaires pour des raisons juridiques. Ils permettent de clarifier la finalité de la proposition, définie dans l'exposé des motifs, les considérants et la communication jointe par la Commission.

Étant donné que la Commission n'envisage aucune transposition dans la législation nationale des États membres, la décision doit être formulée de manière précise et ne laisser aucune marge d'interprétation. En établissant de manière explicite quelles conditions seront couvertes par la dérogation, ainsi que le nombre et le type de quotas que les opérateurs doivent restituer pour faire usage de la dérogation, la sécurité juridique est assurée.

Il est d'autre part nécessaire d'établir une base juridique pour la réduction des montants mis aux enchères, ce qui n'a pas été encore fait, étant donné que la proposition comporte une seule dérogation à l'article 16. Si le calcul du montant mis aux enchères reste inchangé, ce même montant devra être mis aux enchères par les États membres, ce qui n'est manifestement pas l'objectif. Au contraire, le montant mis aux enchères doit représenter 15% du montant total des quotas du secteur de l'aviation pour l'année 2012 (voir les amendements 1, 3, 4, 6, 7).

Il convient de préciser qu'une application du système uniquement à l'intérieur de l'UE **ne peut être une possibilité pour une période supérieure à un an**. L'ensemble des compagnies utilisant les mêmes voies aériennes reçoivent un traitement égal. Les quotas devant être restitués avant le 30 avril 2013 couvrent l'année 2012, une année durant laquelle le prix du carbone était très bas (entre 6 et 8 euros) et les compagnies pouvaient utiliser jusqu'à 15% des crédits MDP (environ 0,40 euros). C'est pour cela que toute distorsion potentielle de la concurrence entre les transporteurs de l'UE et des pays tiers quant à l'intérêt d'emprunter des voies aériennes différentes est limitée, par exemple 13,6 centimes pour un vol d'Hambourg à Francfort. Toute prolongation de cette situation pourrait cependant causer des distorsions importantes de la concurrence et ne serait pas assez ambitieuse d'un point de vue environnemental. C'est pour cela qu'il est nécessaire de préciser que le processus "Stop the Clock" ne peut être prolongé au-delà du 31 décembre 2013. **Les attentes de l'Union vis-à-vis de l'assemblée de l'OACI** doivent également être précisées. Tout résultat ne pourra être de fait considéré comme satisfaisant. Il est indiqué dans la législation actuelle que nous sommes prêts à modifier notre législation dès lors qu'un accord international sera conclu. Il doit être précisé qu'un accord international qui couvre de manière satisfaisante les émissions des compagnies aériennes ne sera pas mis en place avant la fin de l'année 2013. C'est pour cela que, **dans l'intervalle**, un cadre autorisant les mécanismes régionaux et nationaux doit être adopté. Cependant, l'UE ne saurait accepter une situation dans laquelle la législation actuelle serait supprimée uniquement dans l'attente d'un éventuel accord dans le cadre de l'OACI (voir les amendements 2, 5).

La proposition de la Commission donne la possibilité **d'exposer sans ambiguïté que ce n'est pas l'UE qui fait obstacle à un accord international**. Si, suite à l'adoption de cette proposition, les pays tiers ne cherchent pas réellement à dégager un compromis au niveau de l'OACI, il s'agira d'un signal sans équivoque que ceux qui se prononcent toujours en faveur d'une solution internationale ne s'impliquent pas réellement. D'autre part, si l'OACI parvient à un accord, ce serait l'option privilégiée de chacun, y compris de l'Union européenne.

19.2.2013

## AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Rapporteur pour avis: Mathieu Grosch

### JUSTIFICATION SUCCINCTE

Alors que le secteur de l'aviation représente actuellement environ 3 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, celles-ci sont en rapide augmentation. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a estimé que les émissions de CO<sub>2</sub> issues du secteur de l'aviation ont presque doublé entre 1990 et 2006, alors que l'utilisation des combustibles fossiles a augmenté de 34 %. L'OACI prévoit une augmentation de 63 à 88 % d'ici à 2020, une période au cours de laquelle l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990.

Seule une approche internationale peut permettre de lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Ni les émissions de carbone, ni le changement climatique ne respectent les frontières nationales. Il convient d'avoir les mêmes objectifs en matière de lutte contre le changement climatique au niveau international. L'OACI joue donc un rôle important dans ce contexte. Elle a commencé à débattre des mesures fondées sur le marché en 1991 et de l'échange de quotas d'émission en 1998, mais elle a fait peu de progrès. Par conséquent, l'Union européenne a décidé en 2008 que le secteur de l'aviation devrait être intégré à son système d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Cette législation a reçu le soutien unanime du Conseil et une large majorité au Parlement. Dans son avis, la commission des transports a demandé au secteur de l'aviation de réaliser des efforts similaires à ceux réalisés par d'autres modes de transport et d'autres secteurs comparables. Il s'est montré favorable à l'introduction de ce secteur dans le SCEQE dès 2012 et indiqué qu'"il est juridiquement admissible d'intégrer dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission les appareils de pays tiers qui se posent sur des aéroports de la communauté et qui en décollent". La Cour de justice a confirmé ce dernier point en 2011.

Toutefois, les pays tiers se sont montrés très réticents quant à l'acceptation du SCEQE. Cependant, l'impact estimé de l'intégration du secteur de l'aviation dans le SCEQE est faible par rapport aux frais prélevés sur les passagers dans des pays tiers, par exemple les 16,30 dollars appliqués par les États-Unis à tous les passagers à l'arrivée et au départ (avec des frais supplémentaires correspondant au "système électronique d'autorisation de voyage" pour les ressortissants étrangers).

En novembre 2012, l'OACI a réalisé des progrès significatifs concernant les mesures fondées sur le marché destinées à lutter contre les émissions provenant du secteur du transport aérien international. La Commission a donc décidé de donner un signal aux partenaires de la négociation en proposant d'"arrêter les pendules". Votre rapporteur se félicite de cette proposition, car elle est conforme à la volonté de l'Europe d'aboutir à un accord international et car sa durée est limitée à un an.

Cette limitation est essentielle afin de maintenir la pression sur les partenaires de la négociation. Nous devons être clairs sur le fait que, en l'absence d'un accord satisfaisant pour réduire les émissions du secteur de l'aviation, tous les vols internationaux seront inclus à partir de 2013. Autrement, le processus de l'OACI risque de se poursuivre pendant des années, voire des décennies.

Il est également important d'avoir une limitation à un an afin de réduire au minimum les craintes qui ont été soulevées quant à de possibles distorsions de marché. Exclure des vols qui entrent ou quittent l'Espace économique européen (EEE), tout en continuant à appliquer le système d'échange de quotas d'émission à des vols en Europe, pourrait entraîner des distorsions de concurrence.

Si les négociations internationales produisent des mécanismes fondés sur le marché ou des mécanismes garantissant que les émissions du secteur de l'aviation sont soumises à la même pression à la baisse que les autres secteurs, il serait justifié d'envisager un ajustement du SCEQE. Il ne s'agit pas d'appliquer des normes environnementales européennes au niveau international, mais plutôt d'élaborer des mesures communes pour résoudre un problème commun.

Si l'OACI conclut un accord en septembre 2013 pouvant impliquer un traitement différent des vols intérieurs et extérieurs après 2013, il conviendrait d'élaborer une étude détaillée des conséquences au niveau de la concurrence entre les compagnies aériennes européennes et celles des pays tiers. La Commission doit prendre les mesures appropriées afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Que les compagnies aériennes aient une incitation artificielle à utiliser davantage des plates-formes non européennes ne serait favorable ni pour l'environnement, ni pour l'économie européenne. En outre, le Parlement européen devrait pouvoir analyser les résultats des négociations de l'OACI avant que la Commission ne propose de nouvelles mesures.

En conclusion, bien que la dérogation d'une année pour les vols en provenance ou à destination de l'EEE ne soit pas une solution parfaite, elle permet d'envisager un accord international satisfaisant cette année, plutôt que de maintenir la législation actuelle. Le Parlement européen doit donc œuvrer à l'adoption rapide de cette proposition afin d'éliminer toute insécurité juridique quant aux obligations des compagnies aériennes et d'envoyer un signal clair à nos partenaires de négociation. Ils doivent comprendre que l'Europe souhaite

vivement un accord international, est ouverte à la négociation des meilleurs types de mesures fondées sur le marché, mais n'est pas prête à attendre indéfiniment avant de s'attaquer aux émissions du secteur de l'aviation de manière comparable à celles des autres secteurs.

## AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de décision

#### Considérant -1 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(-1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Les problèmes mondiaux tels que posés par les émissions du secteur de l'aviation peuvent être traités efficacement par une approche internationale comprenant une obligation mondiale de respecter les mêmes mesures ou les mêmes objectifs avec des mesures différentes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle clé dans ce processus par la définition d'objectifs communs dans le cadre d'un accord international.***

*Justification*

*Les problèmes internationaux tels que les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur de l'aviation nécessitent des solutions à l'échelle mondiale; seule une approche internationale peut donc être efficace.*

## Amendement 2

### Proposition de décision Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

(1) Des progrès significatifs *ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale* sur la voie de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant l'application par les États de mesures fondées sur le marché aux émissions provenant de l'aviation internationale et de l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial.

*Amendement*

(1) *En novembre 2012, l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a entamé des débats visant à limiter les émissions du secteur de l'aviation dès 1998, a réalisé des* progrès significatifs sur la voie de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant l'application par les États de mesures fondées sur le marché aux émissions provenant de l'aviation internationale et de l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial.

#### *Justification*

*Il convient de préciser que les discussions sur la limitation des émissions au niveau de l'OACI ont déjà commencé il y a plus de dix ans et que peu de progrès ont été réalisés jusqu'à l'approche de l'expiration du délai d'application du système européen d'échange de quotas d'émission.*

## Amendement 3

### Proposition de décision Considérant 2 – note de bas de page 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Y compris les États de *l'AELE*, les pays qui ont signé un traité d'adhésion avec l'Union et les dépendances et territoires des États membres de l'EEE.

*Amendement*

1. Y compris les États de *l'EEE*, les pays qui ont signé un traité d'adhésion avec l'Union et les dépendances et territoires des États membres de l'EEE.

#### *Justification*

*Tous les États de l'AELE n'ont pas accepté de transposer la directive 2003/87/CE dans leur droit national, seuls les pays de l'AELE qui sont également membres de l'EEE l'ont fait (à savoir l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège, mais pas la Suisse). Le texte devrait donc mentionner les États de l'EEE, et non les États de l'AELE.*

## Amendement 4

**Proposition de décision**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

*Amendement*

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE, **à l'exception des crédits internationaux acquis avant l'entrée en vigueur de la présente décision.**

*Justification*

*Il paraît important d'assurer la certitude juridique et de ne pas pénaliser les entreprises vertueuses qui se sont préparées à l'application de la directive aviation tout au long de l'année 2012. Cette disposition permet également d'assurer une égalité de traitement entre les opérateurs, qu'ils bénéficient ou non de la présente dérogation.*

**Amendement 5**

**Proposition de décision**  
**Considérant 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) L'OACI et l'Union européenne devraient accroître considérablement leurs efforts en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre des aéronefs, conformément aux objectifs de l'Union pour 2020 et 2050. La dérogation prévue par la présente décision ne devrait pas remettre en cause l'objectif général d'inclure le secteur de l'aviation dans le SCEQE qui vise à promouvoir un système mondial efficace pour freiner la hausse des émissions de ce secteur, et elle devrait définir clairement les obligations à remplir par les pays et les transporteurs***

*aériens concernés au cours de la période couverte par la dérogation.*

*Justification*

*Vu la croissance rapide de ses émissions de gaz à effet de serre, le secteur de l'aviation doit contribuer à la réduction des émissions, à l'instar d'autres modes de transport. En outre, d'autres secteurs de l'industrie participent déjà depuis des années au SCEQE. Il n'y a donc aucune raison d'exclure le secteur de l'aviation du SCEQE.*

**Amendement 6**

**Proposition de décision**  
**Considérant 4 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 ter) La dérogation temporaire ne peut s'appliquer au-delà d'une année. Si à l'échéance, dans le cadre des négociations de l'OACI, un système mondial de mesures fondées sur le marché, applicables aux émissions de l'aviation, n'est pas mis en place, y compris une échéance réaliste pour sa mise en œuvre, tous les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'Union relèveront à nouveau du SCEQE, tel que prévu dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.*

**Amendement 7**

**Proposition de décision**  
**Considérant 4 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 quater) La Commission devrait présenter au Parlement européen un rapport détaillé des progrès réalisés lors de l'assemblée de l'OACI de septembre 2013 et proposer immédiatement des mesures législatives en lien avec les résultats obtenus.*

## Amendement 8

### Proposition de décision

#### Considérant 4 quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 quinquies) Si, après l'expiration de la dérogation prévue par la présente décision, la Commission envisage de prendre des mesures supplémentaires à cet égard, elle doit prendre en compte les répercussions éventuelles sur le transport aérien intra-européen et adopter les mesures appropriées afin d'éviter toute distorsion de concurrence.***

#### *Justification*

*Durant l'application de la dérogation aux vols en dehors de l'Europe, les vols entre les aéroports des pays de l'EEE continueront à être soumis à la directive SCEQE. Cette situation pourrait conduire à une distorsion de concurrence entre les compagnies aériennes européennes qui opèrent principalement en Europe et verraient donc une part importante de leurs vols inclus dans le SCEQE, et les compagnies aériennes de pays tiers qui opèrent principalement dans les pays tiers. La Commission doit analyser la situation et prendre les mesures appropriées pour éviter cette éventuelle distorsion de concurrence avant de proposer de nouvelles mesures.*

## Amendement 9

### Proposition de décision

#### Considérant 4 sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 sexies) L'intégration du secteur aérien au système d'échange de quotas d'émission de l'Union devrait être prise en compte dans le cadre de tous les accords pris entre l'Union et les pays tiers dans le domaine de l'aviation.***

#### *Justification*

*La Commission négocie actuellement des accords dans le domaine de l'aviation avec certains États voisins et d'importants partenaires commerciaux. Il est essentiel que ces accords tiennent compte de l'ensemble des objectifs de la politique européenne. La Commission*

*devrait par conséquent s'inspirer de l'exemple de l'accord UE-Canada sur le transport aérien et encourager les pays tiers à adopter des mesures en vue de limiter l'incidence du secteur aérien sur le changement climatique.*

## **Amendement 10**

### **Proposition de décision**

#### **Considérant 4 septies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 septies) Afin d'instaurer la confiance au niveau international envers le programme de l'Union, les États membres devraient plutôt affecter les revenus issus de l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'Union au secteur aérien à l'atténuation des conséquences de ces émissions et au financement international de la lutte contre le changement climatique en faveur des efforts déployés par les pays en développement pour limiter les conséquences du changement climatique, conformément à l'article 3 quinquies de la directive 2003/87/CE.*

#### *Justification*

*Afin de favoriser un accord sur une mesure internationale fondée sur une logique de marché portant sur le secteur aérien, l'Union devrait promouvoir l'utilisation de tous les revenus issus du secteur de l'aviation au financement international de la lutte contre le changement climatique au titre de la CCNUCC. Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union devrait continuer à s'appliquer au secteur aérien international jusqu'à la mise en œuvre d'un système international efficace permettant de limiter les effets négatifs du secteur sur le climat. Il convient donc de maintenir la pression pour que les objectifs communs soient menés à bien.*

## **Amendement 11**

### **Proposition de décision**

#### **Article 1 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres ne

ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, nées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'*AELE*, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué un nombre correspondant de quotas aux États membres en vue de leur annulation.

prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, nées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'*EEE*, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué un nombre correspondant de quotas aux États membres en vue de leur annulation.

#### *Justification*

*Tous les États de l'AELE n'ont pas accepté de transposer la directive 2003/87/CE dans leur droit national, seuls les pays de l'AELE qui sont également membres de l'EEE l'ont fait (à savoir l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège, mais pas la Suisse). Le texte devrait donc mentionner les États de l'EEE, et non les États de l'AELE.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de décision**

#### **Article 3 – alinéa 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

Les quotas annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

##### *Amendement*

Les quotas annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE. ***Les crédits internationaux acquis avant l'entrée en vigueur de la présente décision conformément à la directive 2008/101/EC peuvent être utilisés en 2013 dans la limite des 15% de leurs quotas annulés ou restitués.***

### *Justification*

*Il paraît important d'assurer la certitude juridique et de ne pas pénaliser les entreprises vertueuses qui se sont préparées à l'application de la directive aviation tout au long de l'année 2012. Cette disposition permet également d'assurer une égalité de traitement entre les opérateurs, qu'ils bénéficient ou non de la présente dérogation.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de décision Article 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### **Article 3 bis**

***La Commission associe systématiquement le Parlement européen et les États membres aux progrès accomplis dans le cadre des négociations de l'OACI et présente un rapport au Parlement européen sur les résultats atteints lors de l'Assemblée de l'OACI. Si l'Assemblée de l'OACI de septembre 2013 n'obtient pas des progrès substantiels quant à la mise en place d'un mécanisme international fondé sur de marché, le SCEQE inclura à nouveau tous les vols internationaux au départ et à destination de l'Union à partir de 2013. En revanche, si l'assemblée parvient à définir un cadre aux fins de l'adoption de mesures internationales fondées sur une logique de marché, la Commission pourra proposer de nouvelles mesures.***

### *Justification*

*Les conséquences de la réalisation de progrès importants au sein de l'OACI doivent être très claires. La Commission doit fournir au Parlement européen l'information la plus complète possible concernant les négociations de l'OACI afin qu'il puisse évaluer ce qui a été réalisé avant que la Commission n'étende la dérogation ou ne prenne toute autre mesure dans ce cadre*

## PROCÉDURE

|   |   |
|---|---|
| <b>Titre</b>  | Dérogation temporaire à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté  |
| <b>Références</b>   | COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)   |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance | ENVI<br>10.12.2012  |
| <b>Avis émis par</b><br>Date de l'annonce en séance                 | TRAN<br>10.12.2012  |
| <b>Rapporteur(e) pour avis</b><br>Date de la nomination             | Mathieu Grosch<br>19.12.2012  |
| <b>Examen en commission</b>   | 22.1.2013   |
| <b>Date de l'adoption</b>   | 19.2.2013   |
| <b>Résultat du vote final</b>                                       | +: 35<br>-: 1<br>0: 6   |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                     | Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle |
| <b>Suppléants présents au moment du vote final</b>                  | Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke   |

## PROCÉDURE

|   |  |
|---|--|
| <b>Titre</b>  | Dérogation temporaire à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté   |
| <b>References</b>   | COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)  |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance | ENVI<br>10.12.2012   |
| <b>Avis émis par</b><br>Date de l'annonce en séance                 | TRAN<br>10.12.2012   |
| <b>Rapporteur</b><br>Date de la nomination                          | Mathieu Grosch<br>19.12.2012   |
| <b>Examen en commission</b>   | 22.1.2013  |
| <b>Date de l'adoption</b>   | 19.2.2013  |
| <b>Résultat du vote final</b>                                       | +: 35<br>-: 1<br>0: 6  |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                     | Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle |
| <b>Suppléants présents au moment du vote final</b>                  | Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke  |