



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(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

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées..

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	23
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENERGIE.....	31
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME	42
PROCÉDURE	59

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0722),
 - 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 (C7-0374/2013),
 - 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 22 janvier 2014¹,
 - 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 les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie ainsi que de la commission des transports et du tourisme (A7-0079/2014),
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.

¹ Non encore paru au Journal officiel.

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Des mesures de préservation du climat devraient être prises rapidement étant donné que le moyen le plus efficace pour résoudre les problèmes du type de ceux que posent les émissions du secteur de l'aviation à l'échelle planétaire est l'adoption d'une stratégie internationale prévoyant l'obligation de se conformer aux mêmes mécanismes ou d'atteindre les mêmes objectifs à l'aide de mécanismes différents. Un accord international par le truchement de l'OACI offre les meilleures chances de garantir la viabilité à long terme.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) L'adoption de la décision 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil¹ a permis la réalisation de progrès au sein de l'OACI en vue de la conclusion d'un accord mondial lors de la prochaine assemblée. Afin de faciliter un tel accord et d'éviter des mesures de rétorsion économique, il est souhaitable de prolonger temporairement les dispositions suspensives.

¹ Décision n° 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2013 dérogeant temporairement à la directive

2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (JO L 113 du 25.4.2013, p. 1).

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Il est par conséquent souhaitable de considérer provisoirement comme satisfaites les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ lorsque sont respectées les obligations concernant un certain pourcentage des émissions dues aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays tiers. Ce faisant, l'Union souligne que les exigences peuvent être appliquées à un certain pourcentage des émissions dues à des vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des pays de l'Espace économique européen (EEE), de la même façon que des exigences légales peuvent être appliquées à une part plus importante des émissions dues à des vols au départ et à destination de ces aérodromes.

⁴ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

Amendement

(2) Il est par conséquent souhaitable, ***afin de conserver la dynamique obtenue lors de l'assemblée de l'OACI de 2013 et de faciliter les progrès à l'occasion de la prochaine assemblée, en 2016***, de considérer provisoirement comme satisfaites, ***pour la période allant jusqu'en 2016***, les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ lorsque sont respectées les obligations concernant un certain pourcentage des émissions dues aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays tiers. Ce faisant, l'Union souligne que les exigences peuvent être appliquées à un certain pourcentage des émissions dues à des vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des pays de l'Espace économique européen (EEE), de la même façon que des exigences légales peuvent être appliquées à une part plus importante des émissions dues à des vols au départ et à destination de ces aérodromes.

⁴ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

Justification

L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.

Amendement 4

Proposition de directive

Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Afin d'instaurer un climat international de confiance envers le système d'échange des quotas d'émission (SEQE) de l'Union, le produit de la mise aux enchères des quotas ou tout montant équivalent, lorsque des principes budgétaires fondamentaux d'un État membre, par exemple les principes d'unité et d'universalité, l'exigent, devraient être utilisés 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 l'adaptation au changement climatique ou de son atténuation, et pour couvrir les coûts de gestion du SEQE de l'Union. Le produit de la mise aux enchères devrait également être investi dans les transports à faibles émissions. Il devrait servir, en particulier, à financer des 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 mécanisme de marché mondial efficace, modulé selon les liaisons, présentant un véritable potentiel pour réduire l'impact de l'aviation sur le climat, l'Union devrait également s'engager à affecter le produit résultant 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 afin de 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 dues à l'aviation.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) L'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aéroports de l'Union, mais afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux pendant les *sept* années d'ici ***l'entrée en application d'un*** mécanisme de marché mondial, des pourcentages ont été calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à l'espace aérien physique, telle que l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'en **2020**.

Amendement

(3) Si l'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aéroports de l'Union, afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux pendant les **trois** années d'ici ***la conclusion d'un accord, à l'occasion de la 39^e assemblée de l'OACI en 2016, sur un*** mécanisme de marché mondial, ***qui puisse être ratifié et s'applique à la majorité des émissions de l'aviation internationale***, les pourcentages ont été calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à l'espace aérien physique, plutôt que sur l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les

pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'en 2016.

Justification

L'amendement souligne le fait que tous les types de mécanismes de marché ne sont pas acceptables: ils doivent être juridiquement contraignants et s'appliquer à la majorité des émissions.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, **que la Commission maintiendra au nom de l'Union.**

Amendement

(4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers. ***Le temps supplémentaire autorisé par une prolongation d'un an des dispositions suspensives devrait être mis à profit par la Commission et les États membres, agissant au nom de l'Union, pour obtenir l'acceptation au niveau international, par les pays tiers, de l'approche fondée sur l'espace aérien qui sera appliquée par l'Union dans les années à venir. Ces efforts devraient être soutenus en offrant aux pays tiers d'adopter une approche commune de l'utilisation des recettes, par exemple en faveur d'une politique internationale en matière de climat, de projets communs de recherche et de développement destinés à résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation. Les États membres devraient également utiliser les recettes générées par les taxes nationales et les redevances acquittées par les passagers afin de faire avancer les négociations sur le plan mondial et avec les pays tiers.***

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Les dérogations au titre de la présente directive ne concernent que les émissions imputables aux activités de l'aviation jusqu'en 2016 et sont prévues par l'Union afin de faciliter la conclusion d'un accord, à l'occasion de la 39^e assemblée de l'OACI, sur l'adoption d'un mécanisme de marché mondial qui puisse être ratifié. De nouvelles mesures législatives ne devraient être prises qu'au cas où un tel mécanisme serait adopté en 2016. À cette fin, après l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission devrait remettre un rapport complet au Parlement européen et au Conseil et, le cas échéant, proposer rapidement des mesures qui tiennent compte des résultats de l'assemblée. Dans le cas où les pays tiers accepteraient de s'aligner sur le SEQE de l'Union ou d'adopter des mécanismes équivalents, il conviendrait d'adapter en conséquence les dérogations prévues dans la présente directive.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Dans la négociation d'accords portant sur l'aviation avec des pays tiers, l'Union devrait toujours inclure la question des échanges de quotas d'émissions du secteur aéronautique.

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions **à partir** de 2014, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification leurs activités de vol.

Amendement

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions de 2014 **à 2016**, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification **de** leurs activités de vol.

Justification

L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période **2014-2020**. Les pays considérés comme en développement aux fins de la

Amendement

(10) Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période **2014-2016**. Les pays considérés comme en développement aux fins de la

présente directive devraient être ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la présente directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

présente directive devraient être ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la présente directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

Justification

L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) et la partie continentale de l'EEE devraient également suivre l'approche de marché régionale. Les pourcentages devraient être calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de la partie continentale de l'EEE et de la région ultrapériphérique, qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE jusqu'à ce qu'un mécanisme de marché mondial entre en vigueur.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Après l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission devrait remettre un rapport au Parlement européen et au Conseil afin que les évolutions internationales puissent être prises en compte et que les éventuelles difficultés associées à l'application de la dérogation puissent être aplanies.

Amendement

supprimé

Amendement 13

Proposition de directive Article 1 – point -1 (nouveau)

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-1) À l'article 3 quinquies, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les États membres affectent le produit de la mise aux enchères des quotas aux efforts de lutte contre le changement climatique, en particulier au niveau international, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux effets du changement climatique dans les pays en développement, ainsi que pour financer des travaux de recherche et de développement en faveur de l'adaptation au changement climatique et de l'atténuation de celui-ci, notamment dans le domaine de l'aéronautique et des transports aériens. Le produit de la mise aux enchères est également investi dans les transports à faibles émissions. Il sert aussi à financer des 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."

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen en 2013;

Amendement

a) toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen (**EEE**) en 2013;

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'**Espace économique européen (EEE)** pour chaque année civile entre 2014 et **2020**, lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;

Amendement

b) les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'**EEE** pour chaque année civile entre 2014 et **2016**, lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) les émissions imputables aux vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité FUE et la partie continentale de l'EEE, pour chaque année civile jusqu'à ce qu'un mécanisme de marché mondial entre en vigueur lorsque, pour tenir compte de la partie des vols se déroulant dans l'espace aérien européen, l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages qui doivent être calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de la partie continentale de l'EEE et de la région ultrapériphérique, qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE ou calculés conformément au paragraphe 6;

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

c) les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'en **2020**, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1000 tonnes;

c) les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'en **2016**, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1 000 tonnes;

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, **point** b) calculées conformément à l'annexe II quater sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

Amendement

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, **points** b) **et b bis**) calculées conformément à l'annexe II quater sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

Amendement 19

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

En ce qui concerne **l'activité** de 2013 à **2020**, les États membres publient le nombre de quotas d'aviation alloués à titre gratuit à chaque opérateur pour [**OP**: insérer la date correspondant à quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Amendement

En ce qui concerne **les activités** de 2013 à **2016**, les États membres publient le nombre de quotas d'aviation alloués à titre gratuit à chaque opérateur pour [**JO**: insérer la date correspondant à quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Amendement 20

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre

Amendement

4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre

aux enchères par chaque État membre pour la période **2013-2020** est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée **du** en application **de l'article 28 bis**, points a) à c).

aux enchères par chaque État membre pour la période **2013-2016** est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée en application **du paragraphe 1**, points a) à c).

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. Les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.

Amendement

6. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE **et les vols à destination et au départ d'un aéroport situé dans l'une des régions ultrapériphériques**, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. **L'exploitant sera informé du résultat des calculs effectués par l'autorité compétente et les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.**

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les **actions nécessaires pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2020 et les accompagne le cas échéant de propositions.**

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas à partir de 2020, ce rapport examine quel devrait être le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE à partir de **2020**, en l'absence d'un tel mécanisme mondial. Dans ce rapport, la Commission examine également des solutions aux éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants sur une même liaison.»

Amendement 23

Proposition de directive

Amendement

7. La Commission rend compte chaque année au Parlement européen et au Conseil de l'avancée des négociations et des préparations en vue de l'assemblée de l'OACI de 2016, ainsi que des efforts qu'elle déploie afin de promouvoir l'acceptation au niveau international, par les pays tiers, de l'approche fondée sur l'espace aérien. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait également spécifiquement rapport au Parlement européen et au Conseil sur les **résultats obtenus par l'assemblée. Dans le cas où un accord sur un mécanisme de marché mondial qui puisse être ratifié est conclu, ce rapport inclut des propositions, le cas échéant, en réaction à ces évolutions. Toute proposition est accompagnée d'une analyse d'impact minutieuse.**

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas à partir de 2020, ce rapport examine quel devrait être le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE à partir de **2016**, en l'absence d'un tel mécanisme mondial. Dans ce rapport, la Commission examine également des solutions aux éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants sur une même liaison.»

Annexe

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – partie explicative – alinéa 6

Texte proposé par la Commission

Pour la période **2014-2020** et sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, le pourcentage applicable aux vols entre des pays membres de l'EEE et des pays qui sont des pays en voie de développement et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1% est égal à zéro. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

Amendement

Pour la période **2014-2016** et sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, le pourcentage applicable aux vols entre des pays membres de l'EEE et des pays qui sont des pays en voie de développement et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1 % est égal à zéro. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

Amendement 24

Proposition de directive

Annexe

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – partie explicative – alinéa 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le pourcentage des émissions visé à l'article 28 bis pour les vols à destination et au départ d'une région ultrapériphérique est également calculé conformément au tableau ci-après qui sera complété avant adoption par les pourcentages obtenus mutatis mutandis de l'application de la même formule, sur la base des meilleures données disponibles, avec l'assistance

Amendement 25

Proposition de directive

Annexe

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – tableau – ligne 37

Texte proposé par la Commission

CHINE y compris HONG KONG,
MACAO *et* TAIWAN

Amendement

CHINE y compris HONG KONG *et*
MACAO

Amendement 26

Proposition de directive

Annexe

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – tableau – ligne 147 bis (nouvelle)

Texte proposé par la Commission

Amendement

TW - TAIWAN

Amendement 27

Proposition de directive

Annexe II quater – tableau – après la dernière ligne – lignes 172 bis à 172 decies (nouvelles)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Guadeloupe

Guyane française

Martinique

Réunion

Saint-Barthélemy

Saint-Martin

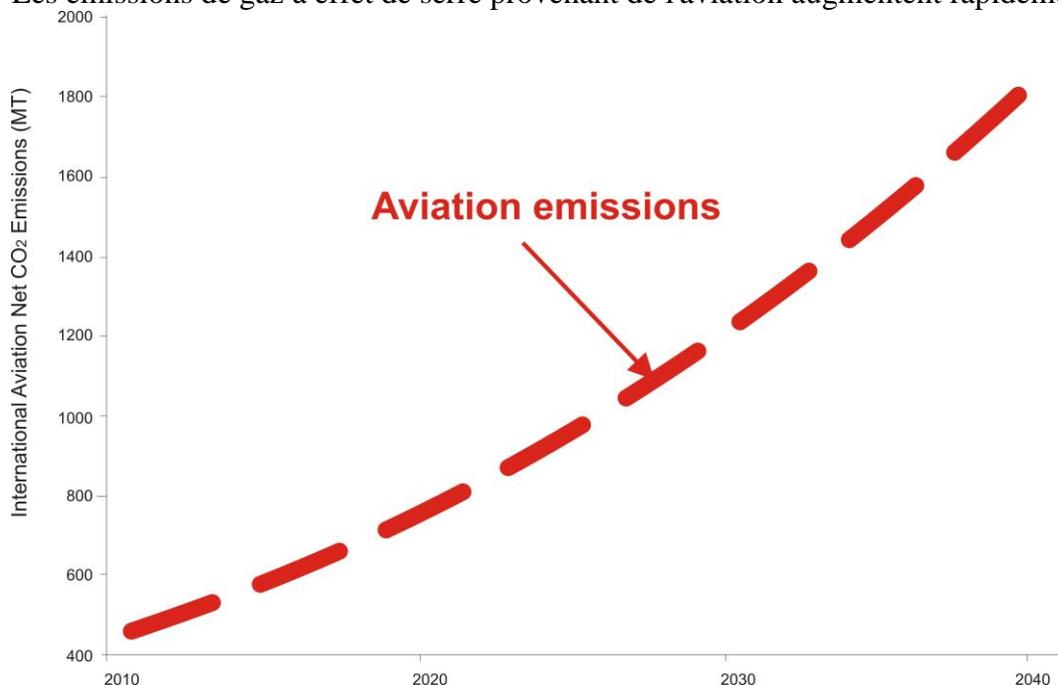
Açores

Madère
Îles Canaries

EXPOSÉ DES MOTIFS

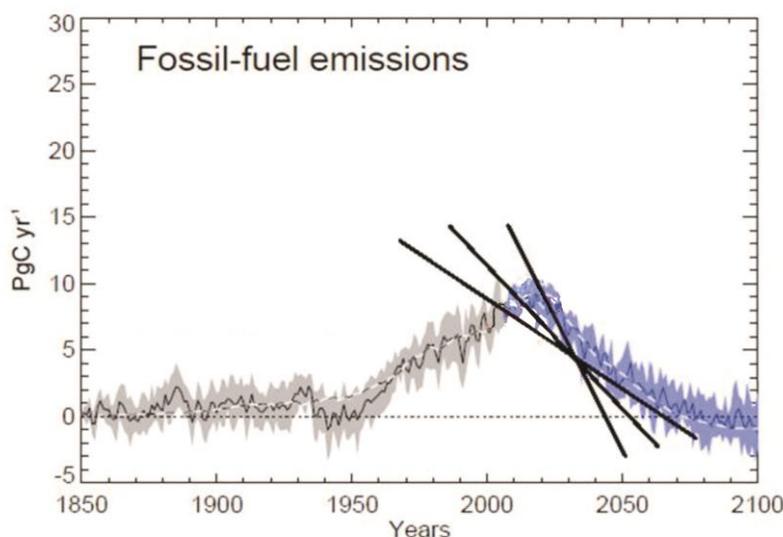
Pourquoi faut-il limiter les émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation?

Les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation augmentent rapidement.



L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit qu'elles atteindront 1 900 Mt d'ici 2040 si aucune mesure n'est prise. Source: OACI

Selon d'autres estimations, elles atteindront de 3 500 à 4 500 Mt d'ici 2050. Selon le GIEC, 3,5 gigatonnes représentent 20 % de la quantité à laquelle nous devons limiter les émissions mondiales d'ici 2050 pour éviter un réchauffement climatique supérieur à 2 degrés.

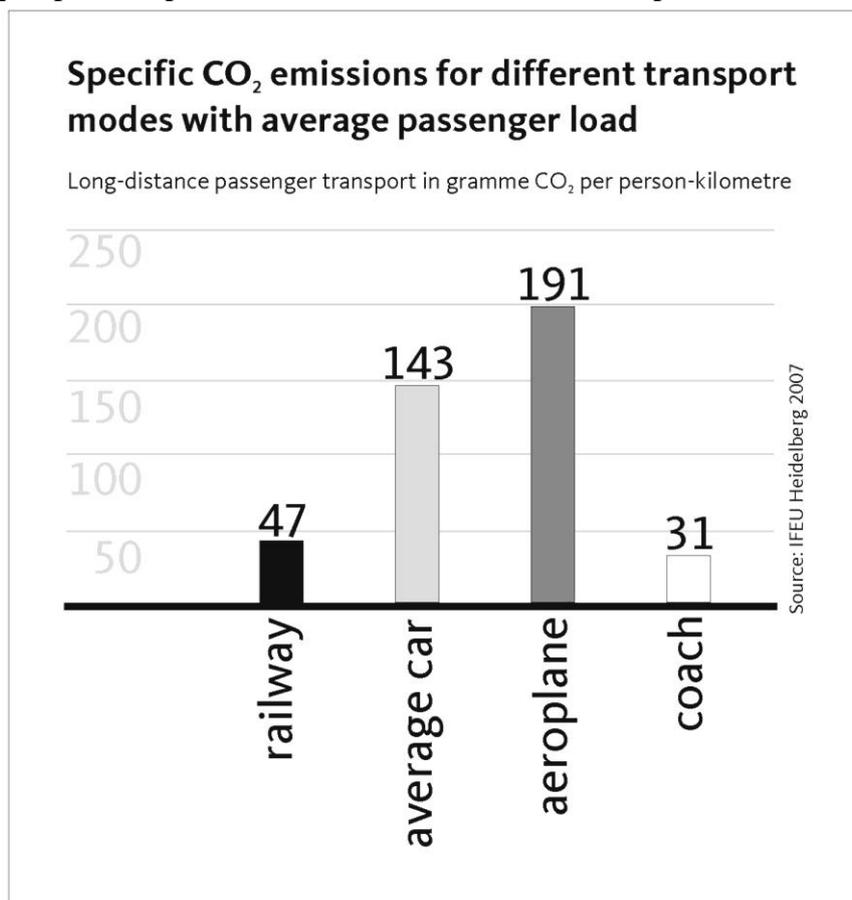


Selon le 5^e rapport d'évaluation du GIEC, publié en 2013, nous devons radicalement réduire les émissions planétaires de gaz à effet de serre d'ici 2050 si nous voulons conserver une probabilité de 75 % d'atteindre l'objectif d'un réchauffement limité à 2 degrés pour cette année-là.

Source: GIEC

En 1997, par l'intermédiaire du protocole de Kyoto, la communauté internationale a confié à l'OACI la tâche de réglementer les émissions dues aux compagnies aériennes. S'il est indéniable que le protocole de Kyoto ne parvient pas à relever le défi du changement climatique, on ne saurait ignorer qu'au moins l'Union européenne a rempli ses obligations et limité ses émissions. En revanche, aucune mesure significative n'a été prise pour limiter les émissions provenant de l'aviation.

Par souci d'équité envers les autres moyens de transport, le secteur de l'aviation doit aussi participer aux efforts déployés pour limiter le changement climatique. Malheureusement, l'avion est le moyen de transport le moins écologique. Néanmoins, contrairement à d'autres moyens de transport, strictement réglementés et soumis à de nombreuses taxes et redevances, le problème qu'il pose n'a pas encore été abordé à l'échelon européen.



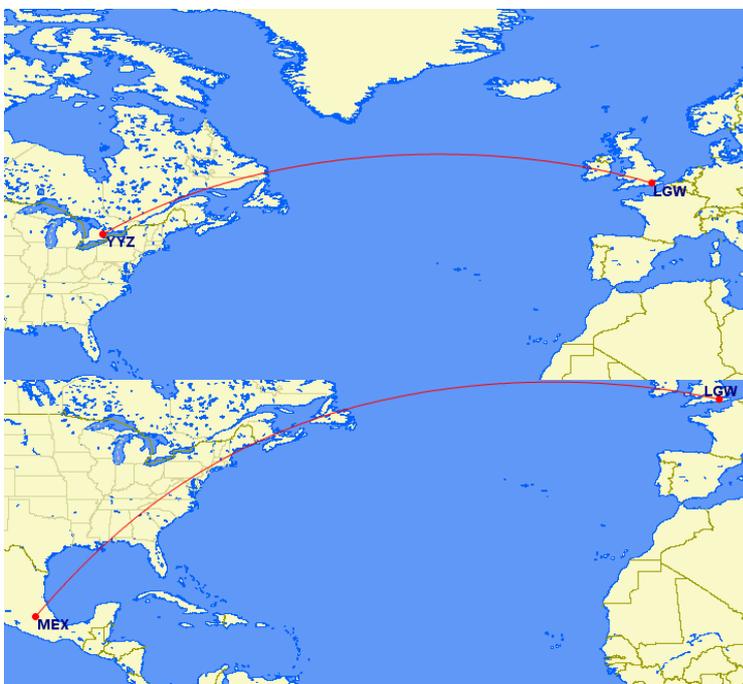
La législation depuis 2008, les critiques émises par les pays tiers et la légitimité de celles-ci

Après un débat ayant duré plus de deux ans et la participation de toutes les parties prenantes, la législation qui intègre l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission a été adoptée à l'unanimité par le Conseil et par une majorité de plus de 90 % au Parlement européen. L'inclusion de tous les vols au départ ou à destination de l'Europe est une pierre angulaire de cette législation. C'est sur ce point qu'ont porté les critiques émises par les pays tiers. Toutefois, à la suite d'un pourvoi formé par des compagnies aériennes américaines, la

Cour de justice européenne a déclaré que cette législation était pleinement conforme au droit international. Contrairement à ce que prétendent certains pays tiers, qui vont jusqu'à dénoncer une charge scandaleuse qui pèserait sur le secteur, les coûts sont tout à faire modiques. D'après les derniers chiffres, le coût s'élève à 0,03 EUR pour Ryanair et à 0,11 EUR pour Easyjet (d'autres compagnies aériennes dont la flotte est moins économe en énergie pourraient avoir à payer des coûts légèrement plus élevés). Les taxes et les redevances encourues par les États membres de l'Union européenne ou par certains pays tiers sont bien plus élevées.

Pays	Législation	Coûts par vol
Allemagne	Luftverkehrssteuer	Jusqu'à 42,18 € selon la destination
Royaume-Uni	Taxe sur le transport aérien	Jusqu'à 184 £ chaque 6 000 miles
États-Unis	Taxe sur le transport international	16,30 \$/passager
UE	SEQE	0,03 € (Ryanair) Jusqu'à 2 € /vol intercontinental (estimation de la Commission)
Inde	Redevance de départ + 10,3 % de frais de services (taxe en faveur du développement de l'aéroport de Delhi)	7,40 € , 10 \$ +19 €, \$ 25 (uniquement à Delhi)
Autriche	Flugabgabegesetz	Jusqu'à 35 € selon la distance

L'un des principaux arguments avancés par les pays tiers était la prétendue illégalité de la législation de l'Union en raison de son extraterritorialité. Selon la Cour de justice, cet argument était infondé, car seuls les vols au départ ou à destination de l'Europe sont concernés. Néanmoins, la quantité de quotas à restituer dépend de la distance du vol. Mais il ne s'agit pas d'une caractéristique exclusive de la législation de l'Union. En outre, les taxes et redevances nationales appliquent le même principe; ainsi la redevance britannique est beaucoup plus élevée pour un vol à destination du Mexique que pour un vol vers le Canada, même si la distance entre le Canada et le Mexique correspond principalement au territoire américain (voir la carte ci-dessous):



Pour un vol à destination de Toronto, Canada, un passager doit s'acquitter d'une taxe sur le transport aérien de 130 GBP (156 EUR).

PE522.946v02-00

Pour un vol en classe affaires de Londres à Mexico (environ 5 000 miles), un passager doit s'acquitter d'une taxe sur le transport aérien de 162 GBP (195 EUR).

Le processus de l'OACI et la législation suspensive

Le manque de légitimité des critiques émises n'a pas empêché l'Union européenne de répondre aux arguments des pays tiers. La législation européenne aurait prétendument formé un obstacle à une convention internationale. Face à cet argument dénué de tout fondement, la Commission, voulant manifester sa bonne volonté, a néanmoins proposé de limiter le dispositif aux vols intérieurs européens pendant un an, en vue de contribuer à la recherche d'un meilleur accord lors de l'assemblée générale de l'OACI en septembre et octobre 2013.

La législation a apporté les précisions suivantes:

"La dérogation prévue par la présente décision ne vise que les émissions de l'aviation de 2012."

(10) (...) Cette dérogation est prévue par l'Union européenne pour faciliter un accord, lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI, sur un calendrier réaliste de mise en place d'un mécanisme de marché mondial au-delà de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et sur un cadre visant à faciliter la pleine application au secteur de l'aviation internationale de mécanismes de marché nationaux et régionaux, dans l'attente de l'application d'un mécanisme de marché mondial.

L'assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en septembre et octobre 2013, a adopté une résolution comprenant l'engagement *"d'élaborer un mécanisme de marché mondial applicable à l'aviation internationale, compte tenu du travail demandé au paragraphe 19"*. Il s'agit d'un pas en avant important; malheureusement, la résolution s'accompagne aussi de nombreuses exigences et conditions préalables. Par conséquent, il est loin d'être certain que l'assemblée de l'OACI réussisse à adopter des règles claires pour le mécanisme de marché mondial en 2016. Il faut se rappeler que l'assemblée de l'OACI de 2001 avait déjà approuvé l'échange d'émissions, et nous ne pouvons que constater à regret qu'aucun progrès réel n'a été réalisé.

Assemblée OACI de 2001:

c) échange de quotas d'émission:
c) *approuve* l'élaboration d'un système ouvert d'échange de quotas d'émission applicable à l'aviation internationale;

Assemblée OACI de 2013:

18. Décide d'élaborer un mécanisme de marché mondial applicable à l'aviation internationale, compte tenu du travail demandé au paragraphe 19;

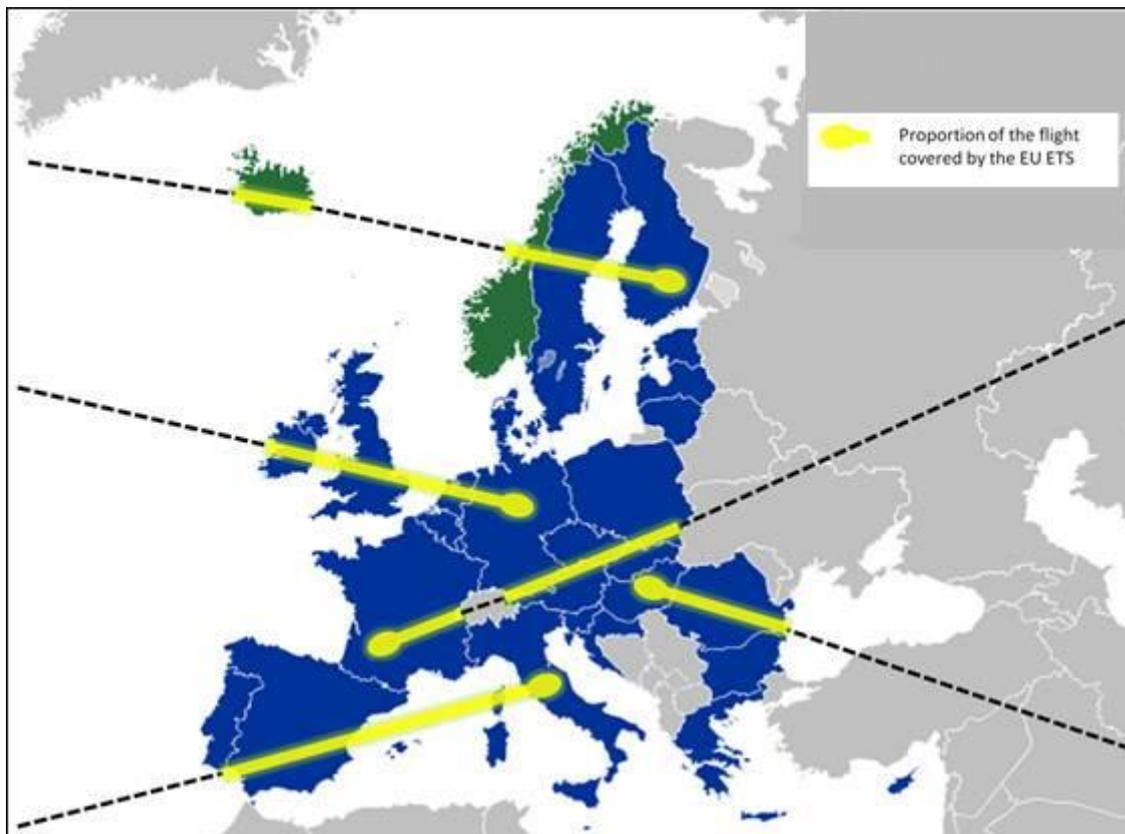
Si l'on effectue une comparaison avec les progrès très différents, réalisés par la CCNUCC, il faut bien reconnaître que même la conférence de Varsovie sur le changement climatique (COP 19) a obtenu des résultats plus concrets et plus positifs que l'assemblée de l'OACI. L'une des conditions essentielles ayant amené l'Union européenne à encore modifier sa

législation était qu'un cadre pour les systèmes en vigueur au niveau national et régional, tel que le système de l'UE, devait être adopté. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Le secteur de l'aviation, principalement représenté par l'association internationale du transport aérien (IATA), s'est malheureusement fortement opposé à l'Union européenne dans le processus de l'OACI. En revanche, il faut reconnaître que l'IATA a œuvré en faveur du processus international. L'engagement du secteur de réduire les émissions de moitié d'ici 2050 va bien au-delà du texte de l'OACI.

Les conséquences pour l'Union européenne après l'assemblée de l'OACI

De nombreuses parties prenantes, notamment l'association européenne des compagnies aériennes à bas coûts (ELFAA) qui représente près de 50 % des vols intra-européens, un grand nombre d'ONG et de nombreux députés du Parlement réclament le maintien de la législation actuelle. Cela signifierait qu'à compter du 1^{er} mai de l'an prochain, le SEQE serait appliqué dans son intégralité, y compris aux vols intercontinentaux au départ ou à destination de l'Europe, pour la totalité de la distance parcourue par ces vols. D'autres parties prenantes défendent (parfois en coulisses) une prorogation de l'actuelle décision suspensive jusqu'en 2016 voire 2020, ce qui signifierait que, pendant de nombreuses années, seuls les vols intra-européens seraient concernés, les autres en seraient exclus, indépendamment de leur survol éventuel de l'espace aérien européen.

La proposition de la Commission d'une approche fondée sur l'espace aérien offre un compromis entre ces deux extrêmes:



Source: Commission européenne

Tous les vols au départ et/ou à destination de l'Europe seraient alors visés pour la partie du vol se déroulant dans l'espace aérien européen. Ainsi, un vol au départ de Paris ou de Londres à destination de l'aéroport d'Istanbul (élément très important car Istanbul s'apprête à ouvrir le plus grand aéroport du monde) serait concerné jusqu'à la frontière grecque, à savoir dans sa quasi-totalité. En vertu de la décision suspensive, le système ne s'applique nullement à ce vol. En vertu de l'approche fondée sur l'espace aérien, le système s'appliquerait à 50 % des émissions d'un vol à destination d'un aéroport pivot dans les Émirats.

La proposition de votre rapporteur

Sur le principe, votre rapporteur soutient la proposition de la Commission européenne. S'il reste convaincu que la pression des pays tiers n'est pas légitime, il estime néanmoins que le processus international risque de pâtir d'une application du système dans son intégralité. L'approche fondée sur l'espace aérien comporte de nombreux avantages par rapport à la décision suspensive:

- 1) **Protection en matière d'environnement et de climat**
La proposition de la Commission concerne près de 40 % des émissions par rapport au règlement initial; la décision suspensive n'en concernait que 20 %.
- 2) **Conséquences pour les négociations internationales**
Une simple prorogation de la décision suspensive serait considérée comme une capitulation sans condition de la part de l'Union européenne. Si des progrès sont réalisés au niveau mondial, c'est en effet grâce à la pression exercée par l'Union européenne. Parmi les propositions examinées dans le cadre de l'OACI, un grand nombre ne réduirait pas véritablement les émissions provenant de l'aviation, tandis que seule une croissance neutre sur le plan des émissions de carbone est envisagée à partir de 2020. La principale stratégie de l'OACI est fondée sur les compensations (essentiellement les mécanismes pour un développement propre) et les biocarburants. Il est important de présenter une solution de remplacement qui tienne compte du débat critique dans l'Union européenne concernant ces deux instruments. Notre système introduit de fait une obligation de réduire les émissions, même si cette réduction n'est que de 5 %.
- 3) **Compétitivité des aéroports et du secteur de l'aviation européens**
La décision suspensive a des effets sur la compétitivité des compagnies aériennes et des aéroports européens. Les grands aéroports pivots à proximité de l'Union européenne, tels que celui d'Istanbul, en tireraient bénéfice si celle-ci était prorogée. Les compagnies aériennes qui volent majoritairement à l'intérieur de l'Europe subissent un désavantage concurrentiel par rapport aux compagnies qui sont en mesure de compenser les vols qu'elles effectuent à l'intérieur de l'Europe.
- 4) **Situation juridique**
Sur la base de l'arrêt de la Cour de justice européenne et de la convention de Chicago, il est évident que l'approche fondée sur l'espace aérien est pleinement conforme au droit international. Le conseil de l'OACI a soutenu cette approche à l'unanimité début septembre. La résolution de l'OACI, qui n'inclut pas une approche fondée sur l'espace

aérien, n'est pas juridiquement contraignante sur ce point, étant donné que l'Union et d'autres instances ont émis des réserves.

Amendements proposés par votre rapporteur

Bien que proposant d'adhérer dans toute la mesure du possible à la proposition de la Commission, votre rapporteur estime que certains amendements relèvent du raisonnable.

1. Situation juridique après 2016

La modification de la directive ne se justifie que parce que nous attendons une percée en 2016 sous la forme d'un accord juridiquement contraignant pour l'aviation internationale. S'il y a là une réelle possibilité, elle n'est pas du tout garantie. C'est pourquoi il est raisonnable de limiter l'approche fondée sur l'espace aérien à 2016 et de réintroduire l'application du SEQE dans son intégralité à compter de 2017. Si la convention internationale était réellement adoptée au sein de l'OACI en 2016, l'Union européenne serait bien entendu prête à modifier sa législation en conséquence.

2. Amendements destinés à renforcer l'ambition et l'intégrité environnementale ainsi qu'à garantir l'égalité de traitement par rapport aux autres secteurs

Le niveau de mise aux enchères défini pour l'aviation dans le SEQE n'est que de 15 %, contre une moyenne de 40 % pour les autres secteurs. Le plafonnement est de 5 % seulement, contre 21 % pour les autres secteurs. Ces disparités font l'objet de critiques depuis toujours et, en 2007-2008, le Parlement européen avait déjà demandé, dans le cadre du processus législatif, que tous les secteurs soient traités sur un pied d'égalité. L'approche fondée sur l'espace aérien réduit les émissions relevant du SEQE à 40 % par rapport au système d'origine. Pour limiter les dommages à l'environnement, il convient d'augmenter la mise aux enchères et de réduire les émissions (plafonnement), ne serait-ce qu'au niveau que les autres secteurs sont tenus de respecter depuis début 2013.

L'application de la législation de l'Union existante est fondamentale pour permettre des avancées

Il a été porté à l'attention du rapporteur que, bien que le SEQE-UE ne s'applique qu'aux vols intra-européens, certains États membres semblent aujourd'hui hésiter à mettre en œuvre la législation. Des pays tiers, tels que la Chine ou l'Inde, se refusent à restituer les quotas pour des vols effectués en Europe, par exemple entre Francfort et Londres. Le rapporteur considère qu'il est inacceptable d'entamer des discussions avec le Conseil sur les résultats d'une proposition législative avant que la très limitée législation suspensive ne soit clairement appliquée. Nous ne saurions accepter que des pays tiers, tels que la Chine ou l'Inde, refusent de se conformer à la législation européenne lorsqu'ils exploitent des vols à l'intérieur de l'Union européenne.

Une adoption avant le mois d'avril est essentielle

Tous ceux qui ne souhaitent pas conserver le SEQE-UE pour l'aviation sous sa forme initiale, à savoir applicable à tous les vols intercontinentaux de leur point de départ jusqu'à leur destination finale, doivent s'efforcer de parvenir à un accord sur la modification de la directive

d'ici le mois d'avril. À défaut, la législation initiale devra être appliquée à compter du 1^{er} mai. Pour cette même raison, un calendrier ambitieux a été fixé, également avec la participation des personnes compétentes au sein de la commission des transports également. Votre rapporteur estime qu'il est nécessaire de parvenir à un accord sur une modification de la directive et il est prêt à discuter avec toutes les parties prenantes, mais il ne recommande pas au Parlement européen de limiter le compromis à une prorogation de la décision suspensive.

24.1.2014

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENERGIE

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

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Rapporteure pour avis: Eija-Riitta Korhola

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Contexte

Le changement climatique pose un problème mondial pour lequel il faut donc trouver une solution à l'échelle planétaire. L'inclusion de l'aviation dans le SEQE-UE a été une décision prise en raison de la lenteur des progrès dans le processus de l'OACI, et paraissait être une bonne idée sur le moment. On a estimé qu'elle constituerait un exemple que d'autres suivraient et qu'elle encouragerait la communauté internationale à élaborer une véritable solution internationale. De nombreux pays planifiaient déjà des mécanismes de marché mondiaux, même si un accord mondial semblait encore loin. Toutefois, lorsque l'aviation a été intégrée dans le SEQE-UE, le fait que les dispositions de ce dernier s'appliquent aux exploitants d'aéronefs dans les pays tiers a immédiatement suscité de vives inquiétudes et rapidement engendré de fortes répercussions. Depuis la mise en œuvre, début 2012, du SEQE-UE incluant l'aviation, les États membres et les compagnies aériennes des États membres subissent des mesures de rétorsion de la part des pays tiers, qui ont fortement entamé la compétitivité et le potentiel de croissance de ces exploitants. Compte tenu de cette situation et du refus manifeste des pays tiers de coopérer et de se conformer au SEQE-UE, l'Union a dû prendre une décision suspensive, laquelle s'est avérée pertinente et sage.

État des lieux

Votre rapporteure pour avis estime qu'il existe une série de raisons pour lesquelles il convient

désormais de permettre que le processus de l'OACI soit élaboré dans la sérénité, sans que l'on tente de continuer d'imposer aux pays tiers le droit interne de l'Union, une attitude qui non seulement mettrait le processus de l'OACI en péril mais exposerait également les États membres et les compagnies aériennes de l'Union européenne à de nouvelles mesures de rétorsion et à des guerres commerciales. En premier lieu, les décisions concernant un mécanisme de marché mondial ont été prises et le processus suit son cours, l'OACI étant le seul organisme au sein duquel il est possible de parvenir à une solution mondiale. En deuxième lieu, il est manifeste que, pour la première fois, un mécanisme mondial bénéficie d'un soutien actif également à l'extérieur de l'Union, y compris de la part d'acteurs déterminants. En troisième lieu, toutes les parties prenantes, notamment les compagnies aériennes et le secteur de l'aviation, soutiennent cette solution internationale qui n'a jamais été aussi proche. Les États sont prêts; ils n'ont jamais été aussi impliqués et disposés à conclure un accord. En outre, l'espace aérien proposé par l'Union européenne a été spécifiquement rejeté par l'OACI.

Conclusions

Votre rapporteure pour avis estime, compte tenu de ce qui précède, que l'Union doit promouvoir activement un accord planétaire et abandonner toute action unilatérale qui ne réussirait qu'à faire reculer le processus. L'Union doit éviter toute mesure qui puisse être interprétée comme non constructive par nos partenaires internationaux et qui entraverait les négociations au sein de l'OACI. Tous les échos provenant des pays tiers en ce qui concerne cette proposition et dont nous avons connaissance font état d'une opposition. Votre rapporteure pour avis suggère donc de conserver la mesure suspensive, à savoir la limitation aux vols intra-EEE, jusqu'en 2016. En outre, en conservant ce champ d'application pour le SEQE-UE, l'Union continuerait d'être un chef de file dans la lutte pour la réduction des émissions dues à l'aviation. Même s'il est indéniable que l'Union a le droit de légiférer sur son propre territoire, la rapporteure pour avis estime qu'il ne s'agit pas de la voie à suivre si nous voulons vraiment parvenir à une véritable solution mondiale. Dans le domaine climatique, la diplomatie exige que chaque participant soit en mesure d'œuvrer avec autrui en ayant un but partagé et en employant des moyens mis en commun. Outre la mise en place d'une solution internationale, les priorités de l'Union doivent être de garantir l'avenir de notre secteur de l'aviation ainsi que la compétitivité et les possibilités opérationnelles dans ce domaine fortement concurrentiel.

Compte tenu de ce qui précède, votre rapporteure pour avis suggère de maintenir les dispositions de la mesure suspensive intra-EEE jusqu'à l'assemblée générale de l'OACI de 2016 en vue de parvenir à une véritable solution mondiale qui apportera des avantages réels pour le climat et tous les acteurs concernés.

AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les incidences des gaz à effet de serre dus à l'aviation ***et, parallèlement, limite, dans le cadre d'une action autonome, les incidences sur le climat liées aux activités aériennes au départ et à destination d'aérodromes de l'Union. Afin de garantir que ces objectifs se confortent mutuellement et n'entrent pas en conflit, il faut tenir*** compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, ***prendre en considération*** la résolution, adoptée lors de la 38^e session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenant un "exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement".

Amendement

(1) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les incidences des gaz à effet de serre dus à l'aviation. ***Il sera tenu*** compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, ***de*** la résolution, adoptée lors de la 38^e session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenant un "exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement".

Amendement 2

Proposition de directive

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) ***Il est par conséquent souhaitable de considérer provisoirement comme satisfaites les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ lorsque sont respectées les obligations concernant un certain pourcentage des émissions dues aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays tiers.***

Amendement

supprimé

Ce faisant, l'Union souligne que les exigences peuvent être appliquées à un certain pourcentage des émissions dues à des vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des pays de l'Espace économique européen (EEE), de la même façon que des exigences légales peuvent être appliquées à une part plus importante des émissions dues à des vols au départ et à destination de ces aérodromes.

⁴ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

Justification

Considérant superflu en raison de la limitation du champ d'application de la directive aux vols intra-EEE uniquement.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3) L'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aérodromes de l'Union, mais afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux pendant les sept années d'ici l'entrée en application d'un mécanisme de marché mondial, des pourcentages ont été calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse par 12 milles au-delà

supprimé

du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à l'espace aérien physique, telle que l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'en 2020.

Justification

Considérant superflu en raison de la limitation du champ d'application de la directive aux vols intra-EEE uniquement.

Amendement 4

**Proposition de directive
Considérant 6**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Afin de déterminer un pourcentage d'émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ de pays tiers, il faut connaître la totalité des émissions dues aux vols. Les émissions au-delà du pourcentage précité ne sont cependant pas prises en considération.

supprimé

Amendement 5

**Proposition de directive
Considérant 7**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) En outre, en ce qui concerne les vols à destination et au départ de pays tiers, il convient qu'un exploitant d'aéronef puisse choisir de ne pas déclarer les émissions vérifiées de ces vols et d'utiliser en remplacement, pour les émissions de ces vols survenant en deçà des pays membres de l'EEE, une estimation aussi juste que possible.

supprimé

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions à partir de 2014, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification leurs activités de vol.

supprimé

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période 2014-2020. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

supprimé

Amendement 8

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen *en* 2013;

Amendement

toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen *pour chaque année civile de 2013 à 2020 compris*;

Amendement 9

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28a – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile entre 2014 et 2020, lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;

Amendement

supprimé

Amendement 10

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, point b) calculées conformément à l'annexe II quater sont

Amendement

supprimé

considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide **d'un outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission européenne et sur lequel Eurocontrol enregistre des** données provenant **de son** dispositif d'aide pour le SEQE, les États membres pouvant appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, à condition que la précision ne soit pas inférieure à celle assurée par cet outil.

Amendement

Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide **de** données provenant **du** dispositif d'aide pour le SEQE **d'Eurocontrol**, les États membres pouvant appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, à condition que la précision ne soit pas inférieure à celle assurée par cet outil.

Justification

Le rôle de l'outil pour petits émetteurs ne va pas de soi dans le contexte actuel car il est possible de transmettre la déclaration des émissions via le dispositif d'aide pour le SEQE dès lors que l'exploitant possède une licence lui permettant d'utiliser ce programme.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Par dérogation à l'article 12,

Amendement

supprimé

paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. Les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.

Amendement 13

Proposition de directive Article 1 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) Les annexes sont modifiées comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

supprimé

Amendement 14

Proposition de directive Annexe

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

PROCÉDURE

Titre	Modification de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale
Références	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 24.10.2013
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ITRE 24.10.2013
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Examen en commission	16.12.2013
Date de l'adoption	23.1.2014
Résultat du vote final	+: 29 -: 22 0: 3
Membres présents au moment du vote final	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Maria Badia i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Jean-Paul Besset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

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 directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Rapporteur pour avis: Mathieu Grosch

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Contexte

Le secteur de l'aviation produit actuellement environ 3 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, et ses émissions augmentent rapidement. Selon les estimations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ses émissions de CO₂ ont pratiquement doublé entre 1990 et 2006, alors que la consommation de combustibles fossiles, tous types confondus, a augmenté de 34 %. L'OACI en prévoit une augmentation de 63 à 88 % d'ici à 2020, date à laquelle l'Union européenne devrait produire 20 % d'émissions en moins qu'en 1990, conformément à ses engagements.

Seule une stratégie d'envergure internationale permettra de lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Les émissions de CO₂ et le changement climatique ne se limitent pas aux frontières nationales, de sorte que seuls des objectifs adoptés par tous ont du sens, ce qui n'est possible que moyennant un accord par le truchement de l'OACI.

Lors de son assemblée de 2013, l'OACI a admis la nécessité de mécanismes fondés sur le marché (MBM) pour promouvoir la croissance durable du secteur de l'aviation et a convenu de la faisabilité de trois types de mécanisme (compensation obligatoire avec ou sans répartition des recettes et échange de quotas d'émissions). Elle a décidé d'élaborer un mécanisme fondé sur le marché mondial qui serait arrêté par l'assemblée de 2016 et mis en application à partir de 2020.

Proposition de la Commission

La dernière proposition de la Commission exempterait de l'application du système d'échange de quotas d'émission les vols à destination des pays tiers en 2013 et n'y soumettrait que la partie des vols internationaux qui se passe dans l'espace aérien de l'espace économique européen (EEE) (12 milles nautiques au-delà du point le plus éloigné des côtes d'un territoire de l'EEE) entre 2014 et 2020.

Les vols au départ et à destination des pays à faibles revenus et des pays à revenus intermédiaires qui représentent moins de 1 % des activités de l'aviation internationale seraient exemptés du système conformément à la résolution de l'OACI. En outre, les exploitants d'avions d'affaires sont soumis à de nouveaux plafonds en matière d'exemption, ce qui est une bonne chose sachant que l'exemption leur évite de coûteuses dépenses de mise en conformité sans avoir véritablement d'incidence sur les émissions évitées.

Un accord international par le truchement de l'OACI est la solution à long terme

Bien que l'exemption accordée aux pays à faibles revenus réponde à une demande importante formulée dans la résolution de l'OACI, le recours à une méthode fondée sur l'espace aérien pourrait compromettre la bonne volonté des uns et des autres qui sera nécessaire pour aboutir à un accord international en 2016. Le risque est d'autant plus grand que l'"espace aérien européen" ne fait l'objet d'aucune définition universelle. Le présent avis privilégie donc la prolongation de la suspension décidée en 2012 jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI.

D'ici là, la Commission devrait intensifier les contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers en faveur d'un accord entre les membres de l'OACI et encourager davantage de pays à s'aligner sur le système d'échange ou à adopter des mécanismes comparables à titre provisoire. Ces démarches doivent s'accompagner d'autres mesures de réduction des émissions de l'aviation, notamment la mise en place d'un "ciel unique européen", qui réduirait autant que possible les retards et les modifications de parcours dus au contrôle du trafic aérien.

Besoin de stabilité

La prolongation de la suspension se justifie également par la fréquence des modifications auxquelles le secteur a été confronté ces dernières années. À l'origine, le régime de 2012 devait prévoir l'application du système d'échange à tous les vols au départ et à destination de l'Europe, mais les vols au départ et à destination des pays tiers en ont ensuite été exclus. La Commission propose à présent de maintenir cette exclusion pour 2013 puis d'introduire un troisième régime pour la période 2014-2020.

Votre rapporteur propose, quant à lui, de conserver le régime de 2012 jusqu'en 2016 au moins et jusqu'en 2020 si la prochaine assemblée de l'OACI convient de l'introduction d'un mécanisme mondial à cette date. Si l'OACI ne parvenait pas à un accord, une méthode fondée sur l'espace aérien serait appliquée à partir de 2017.

Une telle méthode optimiserait les possibilités de parvenir à un accord international sans

remettre en cause le droit de l'Union européenne de réglementer son propre espace aérien, droit garanti par la convention de Chicago et consacré par la Cour de justice. L'Union montrerait aux partenaires internationaux qu'elle est disposée à participer de manière constructive aux négociations internationales et bilatérales. Elle ferait savoir par la même occasion qu'elle escompte de l'OACI le respect de son engagement à parvenir à une décision en 2016 et qu'elle n'admettrait pas de retard supplémentaire.

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 prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les incidences des gaz à effet de serre dus à l'aviation *et*, parallèlement, ***limite, dans le cadre d'une action autonome, les incidences sur le climat liées aux activités aériennes au départ et à destination d'aérodromes de l'Union. Afin de garantir que ces objectifs se confortent mutuellement et n'entrent pas en conflit,*** il faut tenir compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, prendre en considération la résolution, adoptée lors de la 38e session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenant un "exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement".

Amendement

(1) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les incidences des gaz à effet de serre dus à l'aviation. Parallèlement, il faut tenir compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, prendre en considération la résolution, adoptée lors de la 38e session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenant un "exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement".

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Le moyen le plus efficace pour résoudre les problèmes du type de ceux que posent les émissions du secteur de l'aviation à l'échelle du globe est l'adoption d'une stratégie internationale prévoyant l'obligation de se conformer aux mêmes mécanismes ou d'atteindre les mêmes objectifs à l'aide de mécanismes différents. Un accord international par le truchement de l'OACI offre les meilleures chances de garantir la viabilité à long terme.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) Il est par conséquent souhaitable de considérer provisoirement comme satisfaites les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ lorsque sont respectées les obligations concernant un certain pourcentage des émissions dues aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays tiers. Ce faisant, l'Union souligne que les exigences peuvent être appliquées à un certain pourcentage des émissions dues à des vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des pays de l'Espace économique européen (EEE), de la même façon que des exigences légales peuvent être appliquées à une part plus

(2) L'adoption de la décision 2013/377/UE^{4bis} a permis la réalisation de progrès importants au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en vue de la conclusion d'un accord global à la prochaine assemblée. De façon à faciliter un tel accord, à préserver la compétitivité du secteur européen du transport aérien, et à éviter des mesures de rétorsion commerciale, il est souhaitable d'étendre temporairement - au moins jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'ICAO en 2016 - ces dispositions suspensives.

importante des émissions dues à des vols au départ et à destination de ces aérodro mes.

⁴ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

^{4bis} Décision 2013/377/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2013 dérogeant temporairement à 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

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) L'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aérodro mes de l'Union, mais afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux *pendant les sept années* d'ici l'entrée en application d'un mécanisme de marché mondial, *des* pourcentages *ont été calculés* par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à

Amendement

(3) L'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aérodro mes de l'Union, mais afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux d'ici l'entrée en application d'un mécanisme de marché mondial, *l'inclusion d'émissions résultant de vols à destination et au départ de pays ne faisant pas partie de l'Espace économique européen (EEE) et le calcul,* par Eurocontrol, *de* pourcentages sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE

l'espace aérien physique, telle que l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'en 2020.

ne s'appliquent qu'à partir de 2017 si un mécanisme de marché mondial n'est pas adopté lors de la prochaine assemblée de l'OACI en 2016. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à l'espace aérien physique, telle que l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'à la mise en place d'un mécanisme de marché mondial.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, que la Commission maintiendra au nom de l'Union.

Amendement

(4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, que la Commission maintiendra au nom de l'Union. *Si ces négociations amènent les pays tiers à accepter de s'aligner sur le système européen d'échange de quotas d'émission ou à adopter des mécanismes équivalents, il convient d'adapter en conséquence les dérogations prévues dans la présente directive.*

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Pour que le système de l'Union européenne jouisse de la confiance à l'échelle internationale, il y a lieu que les États membres utilisent les recettes générées par l'application du système d'échange de quotas d'émission au secteur de l'aviation pour atténuer les

effets des émissions dudit secteur, notamment par une aide aux mesures de protection du climat des pays en développement en application de l'article 3 quinquies, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Dans la négociation d'accords portant sur l'aviation avec des pays tiers, l'Union devrait toujours inclure la question des échanges de quotas d'émissions du secteur aéronautique.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Afin de déterminer un pourcentage d'émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ de pays tiers, il faut connaître la totalité des émissions dues aux vols. Les émissions au-delà du pourcentage précité ne sont cependant pas prises en considération.

supprimé

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions à partir de 2014, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification leurs activités de vol.

supprimé

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) **Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020**, il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période **2014-2020**. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

(10) Il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période **à partir de 2014 jusqu'à la mise en place d'un mécanisme de marché**. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et la partie continentale de l'EEE doivent également adopter l'approche reposant sur le marché jusqu'à la mise en place d'un mécanisme de marché mondial. Les pourcentages doivent être calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des régions ultrapériphériques qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – point -1

Directive 2003/87/CE

Article 3quinquies – paragraphe 4 – point 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-1) L'article 3 quinquies, paragraphe 4, point 1, de la directive 2003/87/CE, est remplacé par le texte suivant:

4. "Les États membres utilisent les recettes générées par la mise en enchères des quotas pour des actions ou la recherche portant sur le changement climatique."

Amendement 13

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. *Par dérogation* à l'article 12,

1. *Dérogations* à l'article 12,

paragraphe 2 bis et à l'article 14,
paragraphe 3, *les États membres
considèrent que les exigences énoncées
dans ces paragraphes sont satisfaites en
ce qui concerne:*

paragraphe 2 bis et à l'article 14,
paragraphe 3:

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen en 2013;

(a) *Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen pendant chaque année civile de 2013 à 2016. Si l'assemblée de l'OACI décide, en 2016, d'instaurer un mécanisme de marché mondial à partir de 2020, ce mécanisme continuera d'être applicable sur cette période pour les années civiles allant de 2017 à 2020;*

Justification

Cette reformulation permet de prolonger les dispositions suspensives et d'exclure les vols au départ ou à destination des pays tiers pour la durée des négociations entre les membres de l'OACI. Elle permet d'éviter toute confrontation avec les compagnies aériennes, qui ont déjà dû se préparer à la proposition initiale de 2012 puis à la suspension dans l'attente d'un nouveau système à partir de 2014.

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile **entre 2014 et 2020**, lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;

Amendement

(b) Si l'assemblée de l'OACI décide de ne pas instaurer de mécanisme de marché mondial, les États membres, par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant toutes les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile à partir de 2017 lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;

Justification

Cette reformulation permet l'introduction de la méthode fondée sur l'espace aérien européen à partir de 2017 si les négociations entre les membres de l'OACI n'aboutissent pas (voir amendement 7).

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b bis) Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, jusqu'à ce qu'un mécanisme de marché mondial entre en vigueur, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant les émissions des vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et la partie continentale de l'EEE lorsque, pour refléter le pourcentage de vols

effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen, l'opérateur de ces vols a restitué des quotas correspondant aux pourcentages calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des régions ultrapériphériques qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE ou calculés en vertu du paragraphe 6;

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'en **2020**, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1 000 tonnes;

Amendement

(c) Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'à l'entrée en vigueur d'un mécanisme de marché mondial, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1 000 tonnes;

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) la restitution des quotas correspondant à des émissions vérifiées en 2013 dues à des vols entre des pays de l'EEE se faisant

Amendement

(d) Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent

pour le 30 avril 2015 au lieu du 30 avril 2014, les émissions vérifiées de 2013 pour ces vols étant déclarées pour le 31 mars 2015 au lieu du 31 mars 2014.

que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant la restitution des quotas correspondant à des émissions vérifiées en 2013 dues à des vols entre des pays de l'EEE se faisant pour le 30 avril 2015 au lieu du 30 avril 2014, les émissions vérifiées de 2013 pour ces vols étant déclarées pour le 31 mars 2015 au lieu du 31 mars 2014.

Amendement 19

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, **point** b) calculées conformément à l'annexe II quater sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

Amendement

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, **points** b) *et b) bis* calculées conformément à l'annexe II quater sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

Amendement 20

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période 2013-2020 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée en application **de l'article 28 bis**, points a) à c).

Amendement

4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période 2013-2020 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée en application **du paragraphe 1**, points a) à c) **du présent article**.

Justification

Pour qu'on comprenne bien qu'il s'agit de l'article 28 bis ajouté par la directive proposée.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. Les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.

Amendement

6. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE ***et les vols à destination et au départ d'un aéroport situé dans l'une des régions ultrapériphériques***, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. ***L'exploitant est informé du résultat des calculs effectués par l'autorité compétente*** et les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil de l'avancée des négociations entre les membres de l'OACI et avec les pays tiers.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les actions nécessaires pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2020 et les accompagne le cas échéant de propositions.

Amendement

7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les actions nécessaires pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2020 et les accompagne le cas échéant de propositions. ***Toute proposition devrait être accompagnée d'évaluations détaillées de l'impact.***

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas ***à partir de 2020***, ce rapport examine quel devrait être le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE ***à partir de 2020***, en l'absence d'un tel mécanisme mondial. Dans ce rapport, la Commission

Amendement

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas, ce rapport examine quel devrait être le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE, en l'absence d'un tel mécanisme mondial. Dans ce rapport, la Commission examine également des solutions aux

examine également des solutions aux éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants sur une même liaison.»

éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants sur une même liaison.

Amendement 25

Proposition de directive Annexe II quater – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le pourcentage des émissions visé à l'article 28 bis pour les vols à destination et au départ d'une région ultrapériphérique est également calculé conformément au tableau ci-après qui sera complété avant adoption par les pourcentages obtenus mutatis mutandis avec la formule, sur la base des meilleures données disponibles, avec l'assistance d'Eurocontrol.

Amendement 26

Proposition de directive Annexe II quater – tableau – nouvelles lignes

Texte proposé par la Commission

Amendement

Ajouter des lignes pour: la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries.

PROCÉDURE

Titre	Modification de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale	
Références	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 24.10.2013	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 24.10.2013	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Examen en commission	16.12.2013	20.1.2014
Date de l'adoption	21.1.2014	
Résultat du vote final	+: 31 -: 6 0: 4	
Membres présents au moment du vote final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, 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, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

PROCÉDURE

Titre	Modification de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale	
Références	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Date de la présentation au PE	16.10.2013	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 24.10.2013	
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Rapporteur(s) Date de la nomination	Peter Liese 17.10.2013	
Examen en commission	17.12.2013	23.1.2014
Date de l'adoption	30.1.2014	
Résultat du vote final	+: 41 -: 7 0: 6	
Membres présents au moment du vote final	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Date du dépôt	31.1.2014	