



2017/0017(COD)

21.6.2017

AVIS

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

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

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021
(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Rapporteur pour avis: Werner Langen

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Les émissions mondiales de CO₂ dues aux activités aériennes sont en forte augmentation. Malgré l'utilisation, par la flotte aérienne mondiale, de moteurs plus modernes consommant moins de carburant et, partant, produisant moins d'émissions, la quantité de CO₂ émise par passager et par kilomètre est plus élevée que dans les autres secteurs des transports. Par conséquent, il était nécessaire, et cette nécessité reste valable aujourd'hui, d'adopter des mesures aux fins de la réduction progressive des émissions de CO₂ dans le transport aérien, ou de mettre à jour les mesures existantes. Pas moins de dix ans après avoir décidé de limiter les émissions de CO₂ des nouvelles voitures, l'Union européenne a, le 1^{er} janvier 2012, intégré le secteur de l'aviation à son système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Étaient concernés, à partir de 2012, les vols au sein de l'Espace économique européen (EEE) et tous les vols entre un aéroport de l'EEE et un aéroport d'un pays tiers.

Cette décision unilatérale d'intégrer le transport aérien de l'Union (de l'EEE) au SEQE a entraîné de nombreuses protestations, ainsi qu'un risque de distorsions graves de la concurrence dans le secteur du transport aérien international au détriment des exploitants européens. Les avancées et la pression de l'Union européenne ont cependant ouvert la possibilité, et entraîné la nécessité, pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de mettre au point un mécanisme mondial axé sur le marché pour l'aviation internationale, assorti toutefois de longues périodes de transition.

Dans l'attente de l'approbation de l'OACI et pour encourager la mise en place d'un tel mécanisme mondial dans le cadre de l'OACI, l'Union a (à compter du 30 avril 2014) limité temporairement (jusqu'à la fin de l'année 2016) le champ d'application de son SEQE aux vols à l'intérieur de l'EEE (règlement (UE) n° 421/2014).

Toutefois, en l'absence de modification de la réglementation, la directive 2003/87 a retrouvé automatiquement son plein champ d'application à partir de 2017 (vols à l'intérieur de l'EEE + tous les vols entre un aéroport de l'EEE et un aéroport d'un pays tiers). La dérogation prévue par le règlement (UE) n° 421/2014 n'est déjà plus valable depuis le 31 décembre 2016. Il est grand temps d'adopter un nouveau règlement.

Lors de la 39^e Assemblée générale de l'OACI le 6 octobre 2016, les membres de l'organisation se sont fixé l'objectif de stabiliser les émissions nettes de CO₂ de l'aviation internationale aux niveaux de 2020 et de se doter, à compter de 2021, d'un instrument de protection du climat (régime mondial de mesures basées sur le marché – RMMBM).

L'OACI a par ailleurs déjà décidé d'appliquer le modèle CORSIA (régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale). L'idée est de compenser à partir de 2020 les émissions directes de CO₂ dues au développement du secteur de l'aviation par la réduction des émissions dans d'autres secteurs. Pour ce faire, un soutien sera accordé à des projets de protection du climat, évalués et certifiés par des institutions indépendantes, permettant une réduction durable des émissions de gaz à effet de serre. Les compagnies aériennes qui n'atteignent pas les objectifs de stabilisation des émissions doivent acquérir des certificats de compensation, soit directement, soit par l'intermédiaire de plateformes publiques. De cette manière, les projets disposent d'une nouvelle source de financement et les émissions de CO₂ des compagnies aériennes sont compensées.

Afin de donner un nouvel élan aux efforts déployés au niveau international dans le cadre de l'OACI, la Commission propose de prolonger après 2016 la limitation du champ d'application de son SEQE aux vols à l'intérieur de l'EEE. L'objectif de la Commission est de maintenir la dynamique des travaux de l'OACI.

La Commission souhaite à cet égard plus de clarté sur la nature et le contenu de l'instrument de protection du climat ainsi que sur les intentions des partenaires internationaux en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme, afin de réévaluer et, le cas échéant, de réviser le SEQE pour l'après-2020. Il convient également d'assurer la cohérence requise avec l'accord de Paris sur le climat et les objectifs de l'Union à l'horizon 2030.

Pour des raisons de sécurité juridique et de clarté pour les exploitants d'aéronefs, la Commission estime que la proposition devrait entrer en vigueur dans les plus brefs délais, car les exploitants d'aéronefs devraient sinon déclarer leurs quotas d'émission avant la fin du mois d'avril 2018. Sans le maintien de la limitation actuelle du champ d'application aux vols à l'intérieur de l'EEE, les exploitants seraient tenus, avant le 30 avril 2018, d'acquiescer aussi des certificats d'émissions pour les vols au départ et à destination de pays tiers (directive 2003/87/CE).

Le rapporteur pour avis approuve les objectifs et les mesures avancés par la Commission dans la proposition de règlement (2017/0017 (COD)):

- la limitation du champ d'application reste en vigueur. À partir de 2017, seuls les vols à l'intérieur de l'EEE restent soumis au SEQE de l'Union;
- l'exemption prévue pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux effectuant des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes de CO₂ (0,2 % des émissions de gaz à effet de serre) est prolongée de 2020 à 2030;
- la Commission doit faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'évolution de la situation internationale revêtant de l'intérêt pour la mise en œuvre de l'instrument de protection du climat, ainsi que sur les mesures prises par les pays tiers pour mettre en œuvre ledit instrument;
- pour préparer la mise en œuvre de l'instrument de protection du climat, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués prévoyant des modalités appropriées de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions applicables aux exploitants d'aéronefs aux fins de la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial qui est en cours d'élaboration au sein de l'OACI.

Le rapporteur pour avis propose par ailleurs de modifier l'exposé des motifs de la proposition de la Commission et quelques autres détails, afin de faciliter la mise en œuvre, de l'accélérer et de la rendre plus pratique pour les transporteurs aériens. Cela ne change rien à l'accord de principe, mais devrait permettre d'apporter des adaptations et de formuler des propositions de modification et de mise en œuvre, conformément à l'article 290 du traité FUE.

Il convient d'examiner en particulier la compatibilité de l'instrument de l'OACI avec le SEQE de l'Union et la façon dont les deux systèmes peuvent coexister à partir de 2021. Il convient également d'analyser les retombées sur le secteur du transport aérien et les émissions de CO₂.

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 règlement Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Lors de la 21^e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui s'est tenue à Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015, un accord international a été adopté pour renforcer la riposte mondiale aux changements climatiques. L'accord de Paris fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir la hausse de la température mondiale bien en deçà de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5 °C par rapport à ces mêmes niveaux. L'accord de Paris a été approuvé au nom de l'Union par la décision (UE) 2016/1841 du Conseil. Il est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Pour atteindre le but fixé par l'accord de Paris, les parties doivent établir, communiquer et actualiser les contributions déterminées au niveau national successives.

Amendement

(1) Lors de la 21^e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui s'est tenue à Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015, un accord international a été adopté pour renforcer la riposte mondiale aux changements climatiques. L'accord de Paris fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir la hausse de la température mondiale bien en deçà de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5 °C par rapport à ces mêmes niveaux. L'accord de Paris a été approuvé au nom de l'Union par la décision (UE) 2016/1841 du Conseil. Il est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Pour atteindre le but fixé par l'accord de Paris, les parties doivent établir, communiquer et actualiser les contributions déterminées au niveau national successives. ***Bien que le secteur de l'aviation internationale a été exclu de l'accord de Paris, il devrait également contribuer aux objectifs de réduction des émissions, par exemple, grâce à un régime mondial de mesures basées sur le marché (RMMBM) à mettre en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).***

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Les objectifs environnementaux de l'Union visés à l'article 191 du traité sont la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, et la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et **en particulier** la lutte contre le changement climatique.

Amendement

(2) Les objectifs environnementaux de l'Union visés à l'article 191 du traité sont la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, et la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement et, **avant toute chose**, la lutte contre le changement climatique.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) La protection de l'environnement est l'un des plus importants défis auxquels l'Union est confrontée.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) L'Union et ses États membres s'efforcent depuis 1997 de parvenir à un accord international pour réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation et ont mis en place, depuis 2008, une législation qui vise à limiter l'incidence des activités aériennes sur le climat au moyen du système d'échange de quotas d'émission de l'Union, opérationnel depuis 2005. Afin de faire progresser les négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union a adopté

(4) L'Union et ses États membres s'efforcent depuis 1997 de parvenir à un accord international pour réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation et ont mis en place, depuis 2008, une législation qui vise à limiter l'incidence des activités aériennes sur le climat au moyen du système d'échange de quotas d'émission de l'Union, opérationnel depuis 2005. **Dans son arrêt de décembre 2011^{1 bis}, la Cour de justice de l'Union européenne a statué que l'inclusion des vols extra-EEE dans**

deux dérogations temporaires au SEQE de l'UE, de manière à limiter les obligations de mise en conformité relatives aux émissions des vols entre des aéroports situés dans l'Espace économique européen (EEE), avec égalité de traitement des exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. La dérogation la plus récente du SEQE de l'UE, à savoir le règlement (UE) n 421/2014 du Parlement européen et du Conseil, limite les obligations de mise en conformité aux vols intra-EEE entre 2013 et 2016, et prévoit d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination ou au départ d'aéroports situés en dehors de l'EEE à partir du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du réexamen prévu par ledit règlement.

le système d'échange de quotas d'émission de l'Union n'enfreignait pas le droit international. Afin de faire progresser les négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union a adopté deux dérogations temporaires au SEQE de l'UE, de manière à limiter les obligations de mise en conformité relatives aux émissions des vols entre des aéroports situés dans l'Espace économique européen (EEE), avec égalité de traitement des exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. La dérogation la plus récente du SEQE de l'UE, à savoir le règlement (UE) n 421/2014 du Parlement européen et du Conseil, limite les obligations de mise en conformité aux vols intra-EEE entre 2013 et 2016, et prévoit d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination ou au départ d'aéroports situés en dehors de l'EEE à partir du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du réexamen prévu par ledit règlement.

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

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Paris et une réduction des gaz à effet de serre de 40 % d'ici à 2030, il est nécessaire de pleinement mettre en œuvre les mesures relatives au ciel unique européen. Cela évitera la fragmentation de l'espace aérien et permettra

d'optimiser les flux de trafic et, partant, de baisser les émissions.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Compte tenu de la résolution sur un régime mondial de mesures basées sur le marché à compter de 2021, adoptée lors de la 39^e assemblée de l'OACI en octobre 2016, pour compenser les émissions de l'aviation internationale qui dépasseraient les niveaux de 2020, il paraît opportun de maintenir la dérogation existante dans l'attente de l'évolution des négociations concernant les caractéristiques et la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial. **À cet égard, il est prévu que l'OACI adopte d'ici 2018 des normes et des pratiques recommandées afin de compléter cette résolution et de permettre** la mise en œuvre du mécanisme mondial. Toutefois, sa mise en application concrète de ce mécanisme nécessitera une action au niveau national de la part des membres de l'OACI. De même, l'OACI doit élaborer les modalités de gouvernance, y compris un système de registres. Dans ce contexte, la dérogation actuelle aux obligations prévues par le SEQE de l'UE pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers devrait être prolongée, **sous réserve de l'évaluation de la mise en œuvre du régime de l'OACI**, afin d'encourager une dynamique au sein de l'OACI et de faciliter la mise en application du régime de l'OACI. En conséquence de la prolongation de la dérogation, la quantité de quotas à mettre aux enchères ou à allouer à titre gratuit, y compris à partir de la réserve spéciale, devrait être identique à celle correspondant à 2016 **et proportionnelle à la réduction de**

Amendement

(5) Compte tenu de la résolution sur un régime mondial de mesures basées sur le marché à compter de 2021, adoptée lors de la 39^e assemblée de l'OACI en octobre 2016, pour compenser les émissions de l'aviation internationale qui dépasseraient les niveaux de 2020, il paraît opportun de maintenir la dérogation existante dans l'attente de l'évolution des négociations concernant les caractéristiques et la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial. L'OACI **doit adopter** des normes et des pratiques recommandées **pour** la mise en œuvre du mécanisme mondial **d'ici 2018**. Toutefois, sa mise en application concrète de ce mécanisme nécessitera une action au niveau national de la part des membres de l'OACI. De même, l'OACI doit élaborer les modalités de gouvernance, y compris un système de registres. Dans ce contexte, la dérogation actuelle aux obligations prévues par le SEQE de l'UE pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers devrait être prolongée afin d'encourager une dynamique au sein de l'OACI et de faciliter la mise en application du régime de l'OACI. En conséquence de la prolongation de la dérogation, la quantité de quotas à mettre aux enchères ou à allouer à titre gratuit, y compris à partir de la réserve spéciale, devrait être identique à celle correspondant à 2016.

L'obligation de restitution.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Étant donné que les principales **caractéristiques** du mécanisme de marché mondial n'ont pas encore été définies et que la mise en œuvre de celui-ci dépend de la législation des États et des régions, il **paraît approprié** de prévoir un réexamen lorsque des précisions auront été fournies sur la nature et le contenu de ces instruments juridiques, **avant l'entrée en application du régime mondial de mesures basées sur le marché de l'OACI, ainsi que la remise d'un rapport** au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport devrait tenir compte **de l'ensemble** des normes ou **des** autres instruments adoptés dans le cadre de l'OACI, des mesures prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2021 et d'autres initiatives prises en la matière au niveau international (par exemple, les règles dans le cadre de la CCNUCC et de l'accord de Paris concernant les marchés du carbone et la comptabilité carbone). Ce rapport devrait aborder **la question du mode de transposition de** ces instruments **dans le droit** de l'Union **dans le cadre d'une révision du SEQE. Il devrait également prendre en considération les règles applicables aux vols intra-EEE, le cas échéant.** Ce rapport devrait au besoin être accompagné d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil, qui permette au secteur de l'aviation de contribuer au respect de l'engagement de réduction des émissions à l'horizon 2030, pris à l'échelle de l'économie par l'Union.

Amendement

(6) Étant donné que les principales **conditions générales** du mécanisme de marché mondial n'ont pas encore été définies et que la mise en œuvre de celui-ci dépend de la législation des États et des régions, il **est impératif** de prévoir un réexamen **du mécanisme de l'OACI**, lorsque des précisions auront été fournies sur la nature et le contenu de ces instruments juridiques, **et un rapport devrait être présenté** au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport devrait tenir compte des normes ou autres instruments adoptés dans le cadre de l'OACI, des mesures prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2021 et d'autres initiatives prises en la matière au niveau international (par exemple, les règles dans le cadre de la CCNUCC et de l'accord de Paris concernant les marchés du carbone et la comptabilité carbone). Ce rapport devrait aborder **la manière de rendre** ces instruments **compatibles avec** le **SEQE** de l'Union. Ce rapport devrait être accompagné d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil, qui permette au secteur de l'aviation de contribuer au respect de l'engagement de réduction des émissions **de gaz à effet de serre** à l'horizon 2030, pris à l'échelle de l'économie par l'Union, **et qui soit la plus réaliste d'un point de vue économique.**

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Le succès du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) dépendra, dans une large mesure, de l'étendue géographique de son champ d'application et de sa capacité à éviter le chevauchement avec les régimes régionaux; si ces exigences sont réunies, il sera possible de créer des conditions de concurrence réellement équitables dans le secteur de l'aviation.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Les recettes provenant de la future mise aux enchères des quotas devraient être allouées aux programmes visant à réduire les émissions dans le secteur de l'aviation, et plus particulièrement aux programmes de recherche et de développement, et devraient être affectées dans le cadre du futur neuvième programme-cadre de recherche.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) Afin d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif, le

(7) Afin d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif, le

pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité devrait être délégué à la Commission en vue de l'adoption de mesures de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions applicables aux exploitants d'aéronefs aux fins de la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial en cours d'élaboration au sein de l'OACI. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, **y compris** au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 1 – point -1 (nouveau)

Directive 2008/101/CE

Article 3quinquies – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte en vigueur

Il appartient aux États membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, notamment les mesures visant à réduire les

pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité devrait être délégué à la Commission en vue de l'adoption de mesures de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions applicables aux exploitants d'aéronefs aux fins de la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial en cours d'élaboration au sein de l'OACI. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, **notamment** au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués, **afin d'améliorer la transparence et l'efficacité du processus décisionnel.**

Amendement

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

«Les recettes provenant de la mise aux enchères des quotas doivent servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, notamment les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement

émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, y **compris**, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement les pays en développement, **principalement** à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement. ***Une attention particulière est à accorder au neuvième programme-cadre de recherche lors de l'affectation des recettes tirées de la mise aux enchères.»;***

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0101&from=FR>)

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 1 – point 1 – sous-point a i

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) toutes les émissions de vols à destination ou en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'espace économique européen (EEE), pour chaque année civile **à compter** du 1^{er} janvier 2013, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.

Amendement

a) toutes les émissions de vols à destination ou en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'espace économique européen (EEE), pour chaque année civile, du 1^{er} janvier 2013 **au 31 décembre 2020**, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 1 – point 1 – sous-point a ii

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

- ii. le point c) est *supprimé*.

Amendement

- ii. le point c) est *remplacé par le texte suivant*:

«c) toutes les émissions de vols reliant des aérodromes situés sur le territoire de l'EEE effectués en raison du déroutement d'un vol visé aux points a) ou b) vers un aérodrome situé sur le territoire de l'EEE pour chaque année civile à compter du 1^{er} janvier 2017, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter.»;

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 – point 2

Directive 2003/87/CE

Article 28 ter

Texte proposé par la Commission

1. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les normes pertinentes *ou autres instruments juridiques* de l'OACI ainsi que sur les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme *de marché* mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021, et sur d'autres évolutions de la situation en la matière au niveau international.

Amendement

1. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les normes pertinentes *de l'OACI et les pratiques recommandées (SARP), les recommandations approuvées par le Conseil* de l'OACI *pour ce qui est du mécanisme mondial ou d'autres instruments juridiques* ainsi que sur les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme mondial qui s'appliquera aux émissions à partir de 2021, et sur d'autres évolutions de la situation en la matière au niveau international. *Ces informations sont communiquées au plus tard le 1^{er} janvier 2018, le 1^{er} janvier 2019, puis régulièrement conformément aux procédures de l'OACI pour l'élaboration des normes.*

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 – point 2

Directive 2003/87/CE

Article 28 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le rapport *devrait examiner* les moyens de *transposer ces* instruments de l'OACI *dans le droit* de l'Union *dans le cadre d'une révision de la directive 2003/87/CE. Les règles applicables à l'égard des vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) devraient aussi être prises en considération, le cas échéant.*

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 – point 2

Directive 2003/87/CE

Article 28 ter – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le rapport *peut être* accompagné, *s'il y a lieu*, de propositions adressées au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, *supprimer, prolonger ou remplacer les dérogations prévues à l'article 28 bis*, en accord avec l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie pour 2030.

Amendement

2. *Dans le rapport, il convient d'examiner* les moyens de *rendre les* instruments de l'OACI *compatibles avec* le SEQE de l'Union *et la façon dont les deux systèmes peuvent coexister à compter de 2021. En outre, le cas échéant, il y a lieu d'analyser les effets du RMMBM sur le secteur du transport aérien et les émissions de CO₂.*

Amendement

3. Le rapport *est* accompagné de propositions *législatives* adressées au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier, *s'il y a lieu, la législation en vigueur de sorte qu'elle soit*, en accord avec l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie pour 2030.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021
Références	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 13.2.2017
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ITRE 13.2.2017
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Werner Langen 16.3.2017
Examen en commission	29.5.2017
Date de l'adoption	21.6.2017
Résultat du vote final	+: 51 -: 5 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, David Borrelli, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Christian Ehler, Fredrick Federley, Ashley Fox, Adam Gierek, Theresa Griffin, András Gyürk, Rebecca Harms, Hans-Olaf Henkel, Eva Kaili, Kaja Kallas, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Miapetra Kumpula-Natri, Janusz Lewandowski, Paloma López Bermejo, Edouard Martin, Angelika Mlinar, Csaba Molnár, Dan Nica, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Michel Reimon, Herbert Reul, Paul Rübig, Algirdas Saudargas, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimír Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
Suppléants présents au moment du vote final	Pilar Ayuso, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, Constanze Krehl, Werner Langen, Olle Ludvigsson, Florent Marcellesi, Anne Sander, Davor Škrlec

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

51	+
ALDE	Fredrick Federley, Kaja Kallas, Angelika Mlinar, Morten Helveg Petersen, Lieve Wierinck
ECR	Ashley Fox, Hans-Olaf Henkel, Evžen Tošenovský
EFDD	David Borrelli, Dario Tamburrano
PPE	Pilar Ayuso, Bendt Bendtsen, Jerzy Buzek, Cristian-Silviu Buşoi, Christian Ehler, Francesc Gambús, Françoise Grossetête, András Gyürk, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Werner Langen, Janusz Lewandowski, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Herbert Reul, Paul Rübig, Anne Sander, Algirdas Saudargas, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen
S&D	José Blanco López, Adam Gierek, Theresa Griffin, Eva Kaili, Peter Kouroumbashev, Constanze Krehl, Miapetra Kumpula-Natri, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Jakop Dalunde, Rebecca Harms, Florent Marcellesi, Michel Reimon, Davor Škrlec

5	-
ECR	Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski
GUE/NGL	Xabier Benito Ziluaga, Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo

0	0
----------	----------

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention