

Procédure file

Informations de base	
COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	2000/2054(COS)
Transport aérien: incidences sur l'environnement, pour une croissance durable	Procédure terminée
Sujet	
3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	
3.70 Politique de l'environnement	
5.05 Croissance économique	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	V/ALE LUCAS Caroline	26/01/2000
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
Conseil de l'Union européenne	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2252	28/03/2000

Evénements clés			
01/12/1999	Publication du document de base non-législatif	COM(1999)0640	Résumé
18/02/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
28/03/2000	Débat au Conseil	2252	Résumé
21/06/2000	Vote en commission		Résumé
21/06/2000	Dépôt du rapport de la commission	A5-0187/2000	
06/09/2000	Débat en plénière		
07/09/2000	Décision du Parlement	T5-0376/2000	Résumé
07/09/2000	Fin de la procédure au Parlement		
07/05/2001	Publication de l'acte final au Journal		

Informations techniques	
Référence de procédure	2000/2054(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 142
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/12316

Portail de documentation					
Document de base non législatif		COM(1999)0640	01/12/1999	EC	Résumé
Comité des régions: avis		CDR0014/2000 JO C 317 06.11.2000, p. 0031	14/06/2000	CofR	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A5-0187/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0010	21/06/2000	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0810/2000 JO C 268 19.09.2000, p. 0062	13/07/2000	ESC	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T5-0376/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0199-0265	07/09/2000	EP	Résumé

Transport aérien: incidences sur l'environnement, pour une croissance durable

OBJECTIF: renforcer l'intégration des exigences de la protection de l'environnement dans la politique des transports aériens. **CONTENU:** dans la présente communication, la Commission étudie pour la première fois les voies à suivre pour mener une politique cohérente et intégrée dans le domaine des transports aériens. Dans cette perspective, le renvoi à des normes et des règlements améliorés, ayant de préférence fait l'objet d'accords internationaux, devra être complété par la mise en place d'un système de mesure plus efficace au niveau de l'Union européenne, au niveau national et au niveau local en vue d'accélérer l'introduction de technologies et de techniques plus respectueuses de l'environnement, qui permettent de réduire le bruit et les émissions de gaz des avions. Il importe également que l'Union défende davantage ses intérêts au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Dans la présente communication, la Commission propose d'introduire des mesures d'incitation de nature économique et réglementaire pour renforcer l'avantage concurrentiel des exploitants et des utilisateurs qui choisissent de recourir aux techniques les plus récentes et aux modes d'exploitation respectueux de l'environnement. À cet égard, la Commission présentera en 2001 des propositions relatives à l'instauration d'une redevance environnementale européenne dans le secteur de l'aviation, tout en maintenant sa proposition en ce qui concerne la taxation du kérosène. De plus, elle poursuivra sa réflexion sur l'innovation des instruments économiques tels que la négociation des droits d'émission et la compensation des émissions de carbone. La Commission propose d'exposer davantage les transports aériens en Europe à l'application du principe consistant à "récompenser les meilleurs et punir les mauvais" en traçant une ligne de démarcation plus nette entre les activités en fonction de leur qualité sur le plan de l'environnement. Le secteur des transports aériens est invité à contribuer de façon proactive à la réduction des incidences de ses activités sur l'environnement par l'établissement d'accords environnementaux volontaires ou par d'autres moyens. Le programme de travail décrit dans la communication comporte également des mesures à appliquer au niveau des aéroports afin de concilier l'application de règles de base uniformes avec la possibilité d'intervenir au niveau local dans un cadre préservant le marché intérieur. Dans cette optique, la Commission proposera un système de classement commun des nuisances sonores, un cadre communautaire pour la mesure des émissions sonores et les règles d'aménagement du territoire, un cadre communautaire pour les règles à appliquer sur le plan de l'exploitation et l'introduction de règles plus sévères sur le bruit dans les aéroports. À plus long terme, la Commission veillera à ce que le 5ème et le 6ème programme-cadre de R&D permettent de réaliser des avancées marquantes sur le plan des performances environnementales des avions et de leurs moteurs et sur celui de la compréhension et de l'évaluation des effets atmosphériques des émissions de gaz d'échappement des avions. La présente communication constitue le texte de référence pour le programme de travail de la Commission pour les cinq prochaines années et au-delà. En fonction des résultats obtenus au sein de l'aoaci à la fin de 2001, la Commission présentera une nouvelle évaluation de l'équilibre entre les mesures au niveau mondial, communautaire et local pour veiller à la poursuite des objectifs fixés par le traité et le protocole de Kyoto.?

Transport aérien: incidences sur l'environnement, pour une croissance durable

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la base de la Communication de la Commission et a ensuite approuvé des conclusions à ce sujet. Le débat du Conseil s'est concentré sur les diverses questions soulevées dans la Communication de la Commission, notamment les aspects liés à l'approbation d'un nouveau standard international pour le bruit des avions par l'Assemblée de l'OACI en septembre 2001, et les mesures d'incitation économique à prendre pour favoriser le recours à des techniques et à des moyens plus respectueux de l'environnement. Le

Conseil a souligné l'importance d'une action concertée en préparation de l'Assemblée de l'OACI en septembre 2001, à Montréal. Dans ce contexte, un échange de vues a eu lieu aussi sur les problèmes relatifs à la taxation du carburant pour les aéronefs. Le Conseil a invité la Commission, dans le cadre de ses prérogatives, à poursuivre les travaux en prenant en considération non seulement les conclusions approuvées par le Conseil mais également les éléments dégagés lors du débat. Dans ses conclusions, le Conseil estime que la mise au point des stratégies sectorielles est un processus continu et que tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de l'objectif global du développement durable; que, dans les transports aériens, une telle stratégie devrait viser à aboutir à long terme à une amélioration des performances environnementales des activités de transport aérien qui compense les incidences sur l'environnement de la croissance de ce secteur; les mesures prises dans ce sens devraient également assurer un niveau élevé de sécurité, éviter de fausser la concurrence, garantir la libéralisation des transports aériens, le fonctionnement efficace du système de transport et l'accès équitable aux services de transport, et tenir compte de la diversité des situations dans les diverses régions de la Communauté, et notamment des exigences relatives à la cohésion; Le Conseil considère que les actions prioritaires devraient notamment consister à: - élaborer et mettre rapidement en oeuvre des normes internationales plus rigoureuses en ce qui concerne les émissions sonores ainsi qu'un régime transitoire approprié pour l'élimination des aéronefs les plus bruyants, prenant en considération les préoccupations des régions ayant des exigences élevées en matière de protection de l'environnement et des problèmes urgents de niveaux sonores, ainsi que les préoccupations et problèmes des pays en développement, - sur la base d'une analyse complète, formuler des propositions en vue d'introduire des mesures d'incitation économique visant à réduire les incidences sur l'environnement, en particulier les émissions gazeuses, des différentes activités de transport aérien, en tenant compte, notamment, de la nécessité d'éviter de fausser la concurrence, de la nature particulière des activités impliquant des sites périphériques et de l'utilité de passer des accords librement consentis avec l'industrie aéronautique, - poursuivre l'élaboration, conformément au principe de subsidiarité et en tenant compte des meilleures pratiques, d'un cadre communautaire général de lignes directrices pour le développement d'aéroports respectueux de l'environnement, devant servir de base objective aux mesures à prendre par les autorités compétentes en vue, notamment, de répondre aux préoccupations de la population aux abords des aéroports. ?

Transport aérien: incidences sur l'environnement, pour une croissance durable

La commission a adopté un rapport de Mme Caroline LUCAS (Verts/ALE, UK) dans lequel elle se félicite vivement de la communication de la Commission relative aux transports aériens et à l'environnement. Le rapport demande que soient fixés des objectifs et des calendriers afin de permettre à l'industrie aéronautique de s'adapter en temps opportun aux mesures législatives. Ainsi, par exemple, la Communauté européenne devrait apporter son soutien à l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui a lancé un processus de révision des niveaux de nuisance sonore dans le but de satisfaire autant que possible les attentes exprimées dans les régions industrialisées à forte densité de population. Un système mondial de classification des aéroports arrêté sous les auspices de l'OACI devrait être entériné, un nouveau calendrier de mise hors service progressive établi. Il conviendra également d'adopter des objectifs communautaires en matière d'exposition aux nuisances sonores nocturnes, sur la base des recommandations de l'OMS, avec la perspective d'une entrée en vigueur en 2002. La commission est d'avis qu'il conviendrait, pour des raisons de politique environnementale, d'instaurer une taxe sur le kérosène sur toutes les lignes exploitées au départ du territoire de l'Union si les accords internationaux et/ou bilatéraux le permettent. Au cas où l'on ne parviendrait pas à un accord international sur une taxe sur le kérosène ou sur d'autres instruments économiques destinés à produire les améliorations souhaitées, il faudrait instaurer une éco-taxe communautaire fondée sur le principe du pollueur-payeur. Cela devrait engendrer une concurrence loyale par rapport aux autres modes de transport, parmi lesquels le train à grande vitesse, ce que la commission entend encourager. La Commission européenne est invitée à se pencher sur les éventuels effets de distorsion qu'aurait un taux zéro de TVA sur les billets d'avion, le kérosène et l'achat de nouveaux appareils, ainsi que sur l'exemption d'accises accordée au kérosène et sur les subventions directes octroyées aux aéroports et compagnies aériennes. ?

Transport aérien: incidences sur l'environnement, pour une croissance durable

En adoptant le rapport de Mme Caroline LUCAS (Verts/ALE, UK) par 429 voix contre 58 et 15 abstentions, le Parlement européen engage la Commission à présenter une stratégie de l'Union européenne pour alimenter le processus de l'OACI. Le rapport juge essentiel de fixer des objectifs et de prévoir des délais afin de permettre à l'industrie aéronautique de s'adapter en temps opportun aux mesures législatives. La Communauté devrait soutenir et promouvoir le processus de révision du niveau de bruits engagé par l'OACI et le rapport engage la Commission à chercher à mettre en oeuvre des mesures complémentaires si l'OACI n'aboutit pas à un accord satisfaisant. La Commission est invitée à mettre en place une définition commune du niveau de bruit moyen au niveau du sol, définition qui doit servir de base à l'établissement de normes en matière de bruit dans les aéroports européens. Le rapport recommande ainsi de fixer un nouveau calendrier ambitieux pour le retrait progressif des avions situés dans une marche de 5DBA par rapport au plafond du chapitre 3 et des autres avions du chapitre 3 dès la définition de nouvelles normes. Le rapport invite encore la Commission à définir des objectifs clairs pour les émissions de gaz et estime qu'un objectif ambitieux, mais réalisable, pour les pays développés consisterait à rencontrer l'objectif fixé pour les autres secteurs industriels et de transport dans le cadre du protocole de Kyoto. En ce qui concerne la gestion du trafic aérien, le rapport demande de lier l'attribution des créneaux aux performances environnementales des avions. Les efforts déployés par la Commission pour restructurer la gestion du trafic aérien en Europe sont approuvés et il est rappelé que l'amélioration de la gestion du trafic aérien contribuerait à réduire la consommation des carburants de 6 à 12 %. A défaut d'accord international relatif à une taxe sur le kérosène ou à d'autres instruments économiques assurant des progrès suffisants sur le plan environnemental, le rapport estime qu'il conviendrait d'instaurer une redevance environnementale communautaire basée sur le principe du pollueur payeur. Les recettes ainsi produites devraient être restituées aux Etats membres et servir à financer de nouvelles réductions des dommages environnementaux causés par l'aviation. Le Parlement a adopté un amendement déposé par les Verts/ALE par lequel il demande à la Commission de produire avant la fin 2001 un rapport exposant l'ampleur des gains environnementaux potentiels liés à une réduction du trafic aérien au profit du transport ferroviaire. ?