Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2006/0304(COD)	Procédure terminée
Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD) Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone 3.70.20 Développement durable		

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PPE-DE LIESE Peter	27/02/2007
	Commission au fond précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PPE-DE LIESE Peter	14/03/2007
	Commission pour avis précédente		
	TRAN Transports et tourisme (Commission associée)	PPE-DE JARZEMBOWSKI Georg	31/01/2007
	ECON Affaires économiques et monétaires	Verts/ALE LIPIETZ Alain	13/02/2007
	ITRE Industrie, recherche et énergie	ALDE CIORNEI Silvia	12/04/2007
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2899	24/10/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2895	09/10/2008
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2863	18/04/2008
	Environnement	2842	20/12/2007
	Environnement	2812	28/06/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2805	06/06/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2791	22/03/2007

Commission européenne	Environnement	2785	20/02/2007
	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement	DIMAS Stavros	

Evénements clés

20/12/2006	Publication de la proposition législative	COM(2006)0818	Résumé
01/02/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/02/2007	Débat au Conseil	2785	Résumé
22/03/2007	Débat au Conseil	2791	
24/05/2007	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
06/06/2007	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
28/06/2007	Débat au Conseil	2812	
02/10/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
19/10/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0402/2007	
12/11/2007	Débat en plénière		
13/11/2007	Résultat du vote au parlement		
13/11/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0505/2007	Résumé
18/04/2008	Publication de la position du Conseil	05058/3/2008	Résumé
24/04/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
27/05/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
04/06/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0220/2008	
08/07/2008	Débat en plénière		
08/07/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0333/2008	Résumé
09/10/2008	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		
24/10/2008	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
19/11/2008	Signature de l'acte final		
19/11/2008	Fin de la procédure au Parlement		
13/01/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2006/0304(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/6/61435

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2006)0818	20/12/2006	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2006)1684	20/12/2006	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2006)1685	20/12/2006	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0801/2007	31/05/2007	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE390.460	11/06/2007	EP	
Amendements déposés en commission		PE392.158	24/07/2007	EP	
Avis de la commission	ECON	PE390.474	13/09/2007	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE390.371	14/09/2007	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE390.547	21/09/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0402/2007	19/10/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0505/2007	13/11/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)6527	18/12/2007	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position		08041/2008	08/04/2008	CSL	
Projet de rapport de la commission		PE404.735	14/04/2008	EP	
Position du Conseil		05058/3/2008	18/04/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2008)0221	22/04/2008	EC	Résumé
Amendements déposés en commission		PE406.000	08/05/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0220/2008	04/06/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0333/2008	08/07/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2008)0548	18/09/2008	EC	Résumé
Projet d'acte final		03657/2008/LEX	19/11/2008	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 2008/101
JO L 008 13.01.2009, p. 0003 Résumé

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

OBJECTIF : limiter l'incidence de plus en plus marquée de l'aviation sur le climat en intégrant ce secteur dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (voir COD/2001/0245).

En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5% supplémentaires par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87% depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale.

En septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l?impact de l?aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l?aviation sur le climat.

En décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. En juillet 2006, le Parlement européen a de son côté adopté une résolution dans laquelle il reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat.

CONTENU : la présente proposition vise à modifier la directive 2003/87/CE de manière à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire. Elle accompagnée d'une nouvelle analyse d'impact, qui examine les différentes conceptions et stratégies possibles pour intégrer l'aviation dans le système communautaire. L'objectif est de fournir un modèle pour le marché des émissions de l'aviation qui pourrait être un point de référence pour les contacts de l'UE avec les acteurs-clé internationaux et de promouvoir le développement de systèmes similaires dans le monde entier.

Les aspects essentiels du système envisagé sont les suivants:

- les entités chargées de se conformer aux obligations imposées par le système seront les exploitants d'aéronefs;
- le système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1er janvier 2011;
- les vols effectués par des aéronefs d'État, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg sont exclus du système;
- afin de traiter les autres émissions de l'aviation, la Commission fera une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azote de l'aviation suite à une étude d'impact détaillée;
- afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un État membre seulement;
- contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté;
- le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006;
- un pourcentage fixe de la quantité totale de quotas sera alloué à titre gratuit sur la base d'un référentiel aux exploitants d'aéronefs qui introduiront une demande à cet effet (les premières demandes se rapportant aux données de 2008). Pour la période 2011-2012, ce pourcentage correspondra au pourcentage moyen proposé par les États membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Cette approche sera revue à la lumière des résultats de la révision générale du système de marché d'émission;
- les modalités pratiques des enchères, telles que l'organisation et le calendrier, seront définies dans un règlement de la Commission. Le produit de la mise aux enchères sera utilisé pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour couvrir les coûts administratifs;
- comme les autres participants au système communautaire, les exploitants d'aéronefs devront surveiller leurs émissions de dioxyde de carbone et les déclarer à l'autorité compétente de l'État membre responsable au plus tard le 31 mars de chaque année. Les déclarations doivent être vérifiées afin d'en contrôler l'exactitude. Les principes essentiels gouvernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions énoncés dans la proposition seront précisés dans des lignes directrices;
- les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions;
- les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en ?uvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) ? appelés "Unités de réduction d'émission et "Réduction certifiées d'émission" ? à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les États membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire;
- l'aviation intérieure sera comprise dans le système et traitée de la même manière que l'aviation internationale;
- une attention particulière au traitement des services aériens à destination de régions éloignées ou isolées, qui sont particulièrement dépendantes des services de transport aérien, peut être accordée de la façon la plus appropriée dans le cadre des mesures

existantes telles que les obligations de service public et les aides à caractère social au titre de l'article 87, paragraphe 2, du traité.

Pour connaître les implications financières de la présente proposition, se reporter à la fiche financière.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

Le Conseil a tenu un débat d'orientation préliminaire sur la proposition de directive présentée par la Commission, qui vise à intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE).

L'échange de vues a porté principalement sur les questions suivantes:

- la couverture des vols intérieurs de l'UE à partir de 2011 et l'extension du système à tous les vols à l'arrivée ou au départ de l'UE à partir de 2012, ce qui devrait être de nature à réduire les émissions dues à l'aviation sans entraîner de désavantages concurrentiels;
- la stratégie à adopter pour nouer le dialogue avec les pays tiers;
- la démarche à l'égard de la fixation d'un plafond tenant compte à la fois de la croissance du secteur et de la nécessité de stabiliser le climat;
- la démarche à l'égard d'une méthode d'allocation harmonisée au niveau de l'UE;
- les mesures non discriminatoires permettant de tenir compte des aspects régionaux et des situations particulières des États membres;
- la nécessité de prendre également en compte dans le cadre d'une action communautaire les incidences de l'aviation sur le changement climatique autres que celles dues aux émissions de CO2.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

Le Conseil a adopté des Conclusions soulignant que l'intégration du transport aérien dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission constituerait un moyen prometteur et d'un bon rapport coût/efficacité de limiter les émissions de CO2 provenant de ce secteur et un élément déterminant d'une approche globale en matière de gestion des émissions provenant des activités aériennes.

Le Conseil se dit prêt à intégrer le transport aérien dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission pour mettre en ?uvre la politique approuvée par l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2001 et en 2004. Il souligne que cette intégration devrait être considérée comme une première étape vers l'objectif final consistant à étendre à l'échelle mondiale les échanges de quotas d'émission au transport aérien international dans le cadre relatif à la lutte contre les changements climatiques que devraient faciliter l'OACI et la CCNUCC.

Les États membres de l'UE sont invités à tout mettre en ?uvre, lors de la 36e Assemblée de l'OACI, en septembre 2007, pour faire en sorte:

a) que l'OACI poursuive ses efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien international;

b) que tout accord dégagé au sein de l'OACI n'empêche pas la Communauté, tant pour ce qui est du principe qu'en pratique, d'intégrer le transport aérien international dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission, dans le respect du principe d'égalité de traitement;

c) que l'OACI participe à la promotion et au développement du recours aux échanges de quotas d'émission pour le transport aérien international.

S'il devait s'avérer impossible d'accomplir des progrès sur la base des points susmentionnés, les États membres de l'UE seraient prêts à réserver leur position afin de n'exclure aucune possibilité dans ce domaine d'action essentiel. Néanmoins, le Conseil souligne qu'il est prêt à s'engager dans une coopération constructive, en particulier dans le cadre de l'OACI, afin de mettre en place des mesures, des pratiques, des instruments ou des normes destinés à réduire les émissions produites par le transport aérien et qu'il reste attentif aux solutions proposées par des tiers.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

En adoptant le rapport de Peter LIESE (PPE-DE, DE), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a amendé- en 1ère lecture de la procédure de codécision -la proposition visant à modifier la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS).

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

- la Commission européenne propose que la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2012 corresponde à 100% de la somme des émissions historiques du secteur de l'aviation, pour chaque année. Les membres de la commission parlementaire demandent que cette quantité soit réduite à 75% ;

- selon que l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone après 2012 est de 30% ou de 20% (1990 étant l'année de référence), la Commission devra réduire le nombre total de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs dans les périodes suivantes, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Cette révision descendante devra fournir un mécanisme garantissant le maintien de l'efficacité environnementale du système. D'autres révisions descendantes de la totalité des quotas attribués devront être prévues ;

- la commission de l?environnement estime que le système ETS devrait couvrir les vols entre l'UE et les pays-tiers, y compris les vols intra communautaires d'ici 2010 (la Commission européenne propose que tous les vols intra-communautaires soient couverts à partir de 2011 et

les vols entre l'UE et les pays tiers à partir de 2012) ;

- alors que la Commission européenne ne propose pas de limite spécifique au pourcentage de quotas mis aux enchères, les députés proposent que 50% des quotas soient mis aux enchères à partir de 2010. Le pourcentage de quotas admis à la mise aux enchères ne devrait pas être fixé dans le cadre de la comitologie mais en procédure de codécision entre le Conseil et la Commission ;

- afin de réduire la charge sur les citoyens, le produit de la mise aux enchères devrait être également utilisé pour diminuer les taxes et redevances sur les moyens de transport respectueux de l'environnement comme les trains et les autocars, pour couvrir les coûts justifiés de gestion de la directive supportés par les États membres ou pour atténuer les problèmes d'accessibilité et de compétitivité qui se posent aux régions ultrapériphériques et les problèmes d'obligations de service public en relation avec la mise en ?uvre de la directive;

- pour l'allocation des quotas, la Commission devrait mettre en ?uvre des mesures permettant de tenir compte des nouveaux arrivants dans le secteur de l'aviation ;

- en cas de fusion ou d?absorption entre plusieurs transporteurs pendant une période, les quotas qui leur sont alloués ou qu?ils ont acquis doivent rester acquis à la nouvelle entité ;

- dans un souci de précision juridique, les députés ont introduit un article sur les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre ainsi qu?un article sur précisant les conditions de délivrance et le contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre ;

- sachant que les transporteurs aériens se sont engagés à améliorer de 50% le rendement des moteurs des aéronefs en 2020, la Commission devra remettre au Parlement européen un rapport en 2010 et en 2015 sur les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif ;

- enfin, les membres de la commission ont supprimé la dérogation que la Commission souhaite accorder aux vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d?État, des chefs de gouvernements et des ministres.

Le rapport a également mis l?accent sur les points suivants :

- afin d'accompagner les actions de réduction des émissions d'avions, la Commission devrait présenter pour 2009 une étude de faisabilité quant à la possibilité de fixer des normes d'émissions pour les moteurs d'avions ;

- les constructeurs d'avions et de groupes turbomoteurs ainsi que les producteurs de carburant sont invités à rechercher et à mettre en ?uvre, dans leurs secteurs respectifs, des modifications qui réduiraient également de façon tangible l'incidence de l'aviation sur le climat ;

- la Communauté devrait continuer à soutenir les travaux du Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) et, plus particulièrement, son calendrier de recherche stratégique (SRA), qui fixe des objectifs de réduction de 50% des émissions de dioxyde de carbone par passager-kilomètre pour l'industrie des transports aériens et une réduction de 80% en ce qui concerne l'oxyde d'azote d'ici à 2020 ;

- étant donné que les subventions aux aéroports ont, dans certains cas, pour fâcheux effet d'encourager les émissions de gaz à effet de serre, la Commission devrait respecter la législation actuelle en matière de concurrence ;

- enfin, la directive ne devrait empêcher aucun État membre de maintenir ou d'établir d'autres politiques ou mesures complémentaires et parallèles qui visent à atténuer l'incidence totale du secteur de l'aviation sur le changement climatique.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

En adoptant le rapport de Peter LIESE (PPE-DE, DE), le Parlement européen a approuvé sous réserve d?amendements - en 1ère lecture de la procédure de codécision - la proposition visant à modifier la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- le Parlement demande que la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs corresponde à 90% de la somme des émissions historiques du secteur de l?aviation, pour chaque année (la Commission européenne propose que cette quantité corresponde à 100% pour la période allant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2012);

- le rapport précise que selon que l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone après 2012 est de 30% ou de 20% (1990 étant l'année de référence), la Commission devra réduire le nombre total de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs dans les périodes suivantes, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Cette révision descendante devra fournir un mécanisme garantissant le maintien de l'efficacité environnementale du système. D'autres révisions descendantes de la totalité des quotas attribués devront être prévues;

- les députés estiment que le système ETS devrait couvrir les vols entre l'UE et les pays-tiers, y compris les vols intra communautaires d'ici 2011, en tenant compte de la situation particulière des vols entre une région ultrapériphérique et la zone continentale européenne (la Commission européenne propose que tous les vols intra-communautaires soient couverts à partir de 2011 et les vols entre l'UE et les pays tiers à partir de 2012) ;

- alors que la Commission européenne ne propose pas de limite spécifique au pourcentage de quotas mis aux enchères, les députés proposent que 25% des quotas soient mis aux enchères à partir de 2011 ; pour les périodes futures, le pourcentage à mettre aux enchères sera augmenté sur la base du niveau maximal de mise aux enchères dans d'autres secteurs ;

- la Commission est invitée à adopter un règlement établissant les modalités de la mise en place de la réserve européenne de quotas. Le pourcentage de quota mis en réserve pour le bénéfice de nouveaux exploitants potentiels d'aéronefs pour chaque période sera arrêté par la Commission, en tenant compte des prévisions relatives au marché publiées par les organes appropriés ;

- afin de réduire la charge sur les citoyens, le produit de la mise aux enchères devrait être également utilisé pour diminuer les taxes et redevances sur les moyens de transport respectueux de l'environnement comme les trains et les autocars, pour couvrir les coûts justifiés de

gestion de la directive supportés par les États membres ou pour atténuer les problèmes d'accessibilité et de compétitivité qui se posent aux régions ultrapériphériques et les problèmes d'obligations de service public en relation avec la mise en ?uvre de la directive;

- pour l'allocation des quotas, la Commission devrait mettre en ?uvre des mesures permettant de tenir compte des nouveaux arrivants dans le secteur de l'aviation ;

- en cas de fusion ou d?absorption entre plusieurs transporteurs pendant une période, les quotas qui leur sont alloués ou qu?ils ont acquis devraient rester acquis à la nouvelle entité ;

- sur la base de l'expérience acquise au cours de la période 2010-2012, la Commission devra faire une proposition relative à la part des permis d'émission que le secteur de l'aviation est autorisé à acheter sur le marché secondaire des systèmes plus larges de permis d'émission ;

- le pourcentage d?URCE et d?URE pouvant être utilisées dans le cadre des activités aériennes sera réexaminé parallèlement à leur utilisation dans d'autres secteurs dans le cadre de la révision du système d'échange de quotas d'émission ;

- tant qu'il n'existe pas de mesures communautaires qui encouragent la réduction des rejets d'oxydes d'azote par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I et qui garantissent le même niveau d'ambition en matière de protection de l'environnement que la directive, la quantité de dioxyde de carbone qu'un quota, autre qu'un quota aviation, ou une URCE ou une URE permet à un exploitant d'aéronefs d'émettre sera divisée par un facteur d'impact de 2 ;

- les députés ont introduit une nouvelle disposition demandant qu?un multiplicateur approprié soit proposé pour tenir compte des effets des cirrus générés par l'activité aérienne, dès que des éléments scientifiques suffisants seront réunis A cet égard, les députés estiment que les autorités chargées de la gestion du trafic aérien devraient prendre des mesures efficaces pour éviter la formation de trainées de condensation et de cirrus en modifiant les profils des vols, à savoir en faisant en sorte que les vols ne passent pas dans des zones où, en raison des conditions atmosphériques particulières, on peut prévoir que ces nuages se formeront. En outre, elles devraient promouvoir activement la recherche sur la formation de traînées de condensation et de cirrus, y compris sur des mesures d'atténuation efficaces (carburant, moteur, gestion du trafic aérien) qui ne portent pas préjudice à d'autres objectifs environnementaux. En attendant que la Commission propose d'autres instruments juridiques pour régler notamment le problème des émissions d'oxydes d'azote du trafic aérien, un multiplicateur devrait être appliqué à chaque tonne de CO 2 émise ;

- les députés demandent également que, chaque année, les exploitants d'aéronefs souhaitant restituer des quotas autres que des quotas d'émissions de l'aviation soient tenus de remettre à l'État membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes reprises à l'annexe I effectuées lors de cette année civile ;

- sachant que les transporteurs aériens se sont engagés à améliorer de 50% le rendement des moteurs des aéronefs en 2020, la Commission devrait remettre au Parlement européen un rapport en 2010 et en 2015 sur les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif ;

- afin de garantir l'égalité de traitement des exploitants d'aéronefs, la Commission devra adopter des lignes directrices pour harmoniser le traitement des exploitants d'aéronefs par les États membres responsables.

Les députés ont également introduit des dérogations en ce qui concerne :

a) les vols pour interventions médicales et de secours en cas de catastrophe, y compris de lutte contre les incendies ;

b) les vols effectués à des fins humanitaires, pour le compte des Nations unies ou de leurs organes subsidiaires et les vols pour interventions médicales urgentes si l'exploitant est en possession d'un ordre de mission correspondant ;

c) les vols effectués exclusivement à des fins de recherche scientifique ou aux fins de contrôles, d'essais, de tests ou de certification d'aéronefs, d'équipements ou de procédures de gestion du trafic aérien, embarqués ou au sol, les vols de convoyage effectués par un propriétaire d'aéronef ou pour son compte par suite d'une résiliation anticipée inopinée, d'un cas de défaillance, d'une reprise de possession, ou d'une circonstance similaire dans le cadre d'un accord de crédit-bail, d'affrètement ou du même type;

d) les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage certifié est inférieur à 20.000 kg, à condition que les opérateurs de ces aéronefs participent à un programme de compensation qui opère selon des critères rigoureux et doit être ouvert à un contrôle externe.

En revanche, le Parlement a supprimé la dérogation que la Commission souhaite accorder aux vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d?État, des chefs de gouvernements et des ministres.

Le rapport a également invité la Commission à présenter pour 2009 une étude de faisabilité quant à la possibilité de fixer des normes d'émissions pour les moteurs d'avions. Il a par ailleurs souligné que la directive ne devrait empêcher aucun État membre de maintenir ou d'établir d'autres politiques ou mesures complémentaires et parallèles qui visent à atténuer l'incidence totale du secteur de l'aviation sur le changement climatique.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

La position commune reprend intégralement, en partie ou dans leur principe, un certain nombre des amendements adoptés en première lecture par le Parlement européen. Les principales modifications apportées à la proposition initiale sont les suivantes :

Date de début et champ d'application du système : le Conseil, suivant en cela le Parlement européen, a rejeté l'approche en deux temps proposée par la Commission et a opté pour que tous les vols soient pris en compte dans le système à la même date. Contrairement à la Commission et au Parlement européen, qui suggéraient tous deux 2011 comme date de début, le Conseil a décidé qu'un report d'un an, c'est-à-dire jusqu'en 2012.

Allocation : rejoignant le Parlement européen, le Conseil estime que l'allocation des quotas revêt une importance capitale pour le fonctionnement du système. À cet égard, il a introduit des modifications visant à en rapprocher le contenu de l'esprit de certains amendements du Parlement, sans pour autant les intégrer littéralement dans le texte de la position commune. Le Conseil a maintenu le plafond de 100% des

émissions historiques, comme le prévoyait la proposition de la Commission. Il a aussi introduit la possibilité d'une réduction ultérieure dans le cadre du réexamen de l'application de la directive en relation avec les activités aériennes qui doit avoir lieu d'ici 2015. Le Conseil a approuvé le mécanisme d'allocation choisi par la Commission. Il a cependant légèrement adapté le référentiel, modifiant la charge utile (qui est portée à 110 kg par passager et ses bagages enregistrés) ainsi que la distance (la distance orthodromique est augmentée de 95 km), qui sont utilisées pour calculer l'activité aérienne de chaque exploitant d'aéronef.

Proportion de quotas mis aux enchères : le Conseil a rejeté la proposition de la Commission de faire correspondre cette proportion au pourcentage moyen proposé par les États membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Il a opté plutôt pour un pourcentage fixe de 10%. Le Conseil a aussi introduit la possibilité de revoir ce pourcentage à la hausse dans le cadre du réexamen global de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission. La position commune reprend ainsi l'esprit général de l?amendement du Parlement puisqu'elle reconnaît qu'il est souhaitable de prévoir une augmentation (progressive) du pourcentage mis aux enchères.

Utilisation du produit de la mise aux enchères : la position adoptée par le Conseil diffère légèrement tant du texte de la Commission que de celui du Parlement européen. Selon la position commune, c'est aux États membres qu'il appartient de décider de l'usage qui est fait de ces recettes. Ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à couvrir les coûts de gestion du système.

Une des principales modifications introduites par le Conseil consiste en la création d'une réserve spéciale pour les nouveaux exploitants ou pour les exploitants d'aéronefs en croissance rapide. Un pourcentage fixe (3%) des quotas serait réservé pour être alloué aux exploitants d'aéronefs remplissant les conditions requises, sur la base d'un système de référence similaire à celui qui est appliqué pour l'allocation initiale. Pour compenser les éventuelles distorsions du marché, le Conseil a prévu que l'allocation de quotas au titre de la réserve spéciale aurait un caractère non récurrent. Il a également inséré une disposition selon laquelle l'allocation annuelle par tonne-kilomètre ainsi attribuée aux exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal.

Exemptions : le Conseil a pris en considération les amendements du Parlement. Il a décidé de ne pas exempter les vols des chefs d'État de l'UE de l'application du système, mais d'inclure des exemptions pour les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires ainsi que les vols médicaux d'urgence. Sont en outre exemptés les vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient aéroportés ou au sol.

Clause « de minimis »: la position commune a inséré une exemption supplémentaire prenant la forme d'une clause « de minimis » selon laquelle sont exemptés les vols réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période. Le Conseil a couplé cette exemption à une définition des termes « transporteur aérien commercial » ainsi qu'à un considérant visant à éviter des charges administratives disproportionnées aux exploitants assurant des niveaux de trafic très faibles.

Régions ultrapériphériques : suivant le Parlement européen, le Conseil a tenu compte des besoins spécifiques des régions ultrapériphériques. La position commune exempte du système les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an.

Autres questions: un nouvel article impose aux États membres l'obligation supplémentaire de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs soumettent à l'autorité compétente concernée des programmes de suivi et de notification énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètre nécessaires pour les demandes de quotas.

Sanctions : la position commune permet à l'État membre responsable de demander à la Commission d'imposer une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef qui ne se conforme pas aux exigences de la directive.

Échange de quotas : le Conseil a modifié la proposition de la Commission sur la question de l'échange de quotas et de leur utilisation ultérieure dans le cadre du respect d'engagements internationaux. Il a opté pour un système « semi-ouvert » et supprimé la disposition de la proposition de la Commission qui aurait permis aux exploitants d'aéronefs d'échanger leur quota contre un quota qui peut être utilisé par d'autres exploitants.

Adaptation de la directive : le Conseil a modifié substantiellement le texte, qui précise désormais les procédures institutionnelles auxquelles la Commission peut recourir pour adapter ou modifier la directive après avoir consulté un pays tiers ou conclu un nouvel accord avec un pays tiers. Un certain nombre de points ont été ajoutés à la clause de réexamen.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

La Commission a accepté intégralement, en partie ou dans leur principe 22 des 59 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en première lecture. Sur ces 22 amendements, 11 sont déjà pris en considération, tout au moins partiellement, dans la position commune.

La Commission a accepté, intégralement, en partie ou dans leur principe, les amendements qui clarifient le contexte de la proposition et ne portent pas atteinte à son objectif général. Ainsi, les amendements modifiant les catégories de vols spéciaux exclus du champ d?application du régime ont été acceptés.

En revanche, la Commission a rejeté les amendements qui modifieraient la nature de la proposition, tels que ceux qui limiteraient la capacité du secteur de l'aviation à acheter des quotas auprès d'autres secteurs relevant du système communautaire d'échange de quotas d'émission. Elle a également rejeté les amendements qui sont techniquement irréalisables ou entraîneraient une charge administrative inutile.

Amendements du Parlement acceptés par la Commission et repris dans leur intégralité, en partie ou dans leur principe dans la position commune : il s?agit des amendements visant à :

- prévoir expressément l?utilisation du produit de la mise aux enchères pour faire face au changement climatique dans l?UE et les pays tiers ;
- garantir la compatibilité des dispositions relatives à l?utilisation de REC/URCE par les exploitants d?aéronefs avec celles qui seront

appliquées dans les autres secteurs à compter de 2013 ;
- supprimer le mécanisme de conversion prévu dans la proposition de la Commission ;
- indiquer clairement que l?UE est prête à négocier avec les autres pays du monde pour parvenir à un accord concernant la réduction des émissions du secteur de l?aviation et à adapter son système pour le rendre conforme aux règles d'un système commun convenu avec les pays tiers ;
- imposer l'inclusion dans le système des vols transportant des chefs d'État de l'UE en mission officielle ;
- prévoir l?exclusion des vols de recherche et de sauvetage, des vols réalisés dans le cadre de la lutte contre les incendies, des vols effectués à des fins humanitaires et des vols pour interventions médicales urgentes ;
- exclure du champ d?application de la proposition les vols effectués aux fins de contrôles, d?essais ou de certification d'aéronefs ou d?équipements, embarqués ou au sol.

Amendements du Parlement rejetés par la Commission et repris dans leur intégralité, en partie ou dans leur principe dans la position commune :

- l?amendement visant à introduire une référence à l?objectif de 20% a été incorporé dans la position commune. La Commission convient que le secteur de l?aviation doit contribuer à la réalisation de l?objectif général consistant à réduire les émissions de l?UE de 20 à 30% par rapport aux niveaux de 1990 ;
- l?esprit des amendements, qui ont trait à la nécessité de constituer une réserve pour les nouveaux entrants dans le secteur de l?aviation, a été pris en compte dans la position commune par l?ajout d?un nouvel article qui prévoit une réserve spéciale pour les nouveaux exploitants d'aéronefs et pour les exploitants d'aéronefs enregistrant une croissance importante ;
- enfin, la position commune a repris l?amendement tendant à imposer d?emblée l?inclusion dans le système de tous les vols à l?arrivée ou au départ des aéroports de l?UE, contrairement à la proposition de la Commission qui prévoyait une inclusion par étapes.

Amendements du Parlement rejetés par la Commission et le Conseil et non repris dans la position commune : les amendements du Parlement concernant plus particulièrement les définitions figurant dans la proposition, l?imposition d?une limite à l?utilisation par les exploitants d?aéronefs de quotas provenant d?autres secteurs, l?application d?un coefficient afin de prendre en compte les incidences de l?aviation non liées au CO_2, ainsi que l?introduction d?une limite de poids pour l?exemption du système, n?ont été jugés acceptables ni par la Commission ni par le Conseil, et ne sont pas intégrés dans la position commune.

En conclusion, la Commission estime que la position commune ne modifie en rien l'approche ou les objectifs de sa proposition et soutient donc la position commune en l'état.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

En adoptant la recommandation pour la 2ème lecture contenue dans le rapport de M. Peter LIESE (PPE-DE, DE), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

La commission a rétabli plusieurs amendements de 1ère lecture qui n?ont pas été repris dans la position commune du Conseil :

Quotas pour l'aviation : pour la période allant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2012, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs devrait correspondre à 90% de la somme des émissions historiques du secteur de l'aviation, pour chaque année, multipliée par deux. Le Conseil propose que la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 corresponde à 100% des émissions historiques du secteur de l'aviation.

Á partir du 1er janvier 2013, et pour chaque période ultérieure, la quantité totale de quotas allouée chaque année à l'aviation devrait décroître chaque année de façon linéaire, en fonction de l'objectif global de réduction des émissions figurant dans le SCEQE, par rapport à la valeur annuelle visée ci-dessus.

Date : à partir de 2011 (au lieu de 2012), les émissions de tous les vols à l'arrivée ou au départ des aérodromes communautaires doivent être prises en compte, en tenant compte de la situation particulière des vols entre une région ultrapériphérique et la zone continentale européenne.

Pourcentage plus élevé de mise aux enchères : la commission parlementaire propose que 25% du quota soit mis aux enchères (au lieu des 10% proposés par le Conseil). A partir de 2013, le pourcentage à mettre aux enchères sera augmenté sur la base du quota maximal mis aux enchères dans d'autres secteurs.

Affectation des recettes : selon la position commune, il appartient aux États membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Les députés proposent pour leur part que le produit de la mise aux enchères des quotas soit utilisé pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, notamment les pays en développement, ainsi que pour financer des travaux de recherche et développement en faveur de la limitation, en particulier dans le secteur de l'aviation, et de l'adaptation. Le produit de la mise aux enchères devrait également être utilisé pour : i) diminuer les taxes et redevances sur les moyens de transport respectueux de l'environnement comme les trains et les autocars ; ii) 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 : iii) couvrir les coûts justifiés de gestion de la directive supportés par les États membres ; iv) atténuer ou éliminer les problèmes d'accessibilité et de compétitivité qui se posent aux régions ultrapériphériques et les problèmes d'obligations de service public en relation avec la mise en ?uvre de cette directive.

Accord global : la Communauté et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. Comme première étape sur la voie de cet accord global, des accords bilatéraux sur un système commun d'échange des quotas d'émissions provenant des avions conclus entre l'UE et des pays tiers ou un groupe de pays tiers pourraient s'avérer utiles.

Efficacité : chaque année, les exploitants d'aéronefs souhaitant restituer des quotas autres que des quotas d'émissions de l'aviation seront tenus de remettre à l'État membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes lors de cette

année civile. La Commission déterminera un indicateur d'efficacité pour l'ensemble des exploitants d'aéronefs, calculé en divisant le total des émissions des exploitants d'aéronefs par la somme des données tonnes-kilomètres.

Exceptions : la commission parlementaire préconise des exceptions pour les avions légers avec un poids au décollage inférieur à 5,7 tonnes ; les vols à des fins humanitaires sous le mandat de l'ONU ; les avions de lutte contre les incendies et les autres vols d'urgence ; les avions de la police, des douanes et de l'armée ; les vols pour lesquels les émissions annuelles totales de dioxyde de carbone de l'exploitant d'aéronefs seraient inférieures à 10.000 tonnes par année civile. En revanche, contrairement au Conseil, les députés estiment que les vols transportant des membres de familles royales, des chefs d?État ou de gouvernement ainsi que des ministres d?un État membres en mission officielle ne doivent pas être exclus du système ETS.

Rapport: sachant que les transporteurs aériens se sont engagés à améliorer de 50% le rendement des moteurs des aéronefs en 2020, la Commission remettra au Parlement européen un rapport en 2010 et en 2015 sur les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

Le Parlement européen a adopté par 640 voix pour, 30 voix contre et 20 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

La recommandation pour la 2ème lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Peter LIESE (PPE-DE, DE), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les principaux amendements - adoptés en 2ème lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d?un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Date d?inclusion: tous les vols décollant ou atterrissant en Europe - notamment les vols intercontinentaux - seront inclus dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE) à partir de 2012, date préconisée par le Conseil. La commission au fond souhaitait que cette date soit avancée à 2011.

Quotas pour l'aviation : la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation. Á partir du 1er janvier 2013, et en l'absence de toute modification, pour chaque période ultérieure, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période. Ce pourcentage pourra être révisé dans le cadre du réexamen général de la directive.

Mise aux enchères : pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, le texte prévoit que 15% des quotas seront mis aux enchères (au lieu de 10% selon la position commune). À compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères. Ce pourcentage pourra être accru dans le cadre de la révision générale de la directive.

Affectation des recettes : il appartiendra 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 à réduire les 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, 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. Le produit de la mise aux enchères servira 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. Les États membres devront informer la Commission des actions qu'ils engagent.

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs : dans le cadre de l?application de ces dispositions, un exploitant de lignes aériennes ne pourra se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.

Secteur de l'aviation et aux installations fixes : pendant la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012, les exploitants d'aéronefs pourront utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer. Pour les périodes ultérieures, le pourcentage des REC et des URE utilisables dans les activités aériennes sera réexaminé dans le cadre du réexamen général de la directive et compte tenu de l'évolution du régime international relatif au changement climatique.

État membre responsable d'un exploitant d'aéronef : la Commission est habilitée, en vertu de la procédure de réglementation, à élaborer des lignes directrices relatives au traitement des exploitants d'aéronefs par les États membres responsables en application de la directive.

Exceptions : sont exclus de la proposition les vols réalisés par un transporteur commercial effectuant moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois, ainsi que ceux dont les émissions totales sont inférieures à 10.000 tonnes par an. Les vols effectués afin de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa famille, des chefs d'États ou de gouvernement, et des ministres d'un État membre sont quant à eux inclus dans la proposition.

Rapport: au plus tard le 1er décembre 2014, à la lumière de l'expérience acquise, la Commission réexaminera l'application de la directive et pourra soumettre, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions conformément à la procédure de codécision. La Commission tiendra compte, entre autres : i) de l'incidence du système communautaire sur le secteur de l'aviation, y compris des questions de compétitivité, compte tenu notamment de l'incidence des politiques mises en ?uvre hors de l'Union européenne dans le domaine du changement climatique sous l'angle de l'aviation ; ii) des évolutions, y compris des possibilités de développements futurs, dans l'efficacité de l'aviation et notamment des progrès vers l'accomplissement de l'objectif fixé par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) de mettre au point et d'expérimenter des technologies permettant de réduire la consommation de carburant de 50% d'ici à 2020, ainsi que d'examiner s'il y a lieu d'appliquer des mesures supplémentaires pour une plus grande efficacité; iii) des évolutions dans la compréhension scientifique des incidences du changement climatique sur les traînées de condensation et les cirrus provoqués par l'aviation, en vue de proposer des mesures de réduction efficaces.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

Le 8 juillet 2008, le Parlement européen a adopté en session plénière un compromis comportant 30 amendements qui avait été mis au point avec le Conseil dans la perspective d?un accord en 2ème lecture. La Commission accepte tous ces amendements, étant donné qu'ils sont conformes à l'objectif global et aux caractéristiques générales de la proposition. Ces amendements concernent pour l?essentiel les aspects suivants:

- la quantité totale de quotas à allouer au secteur aérien;
- le pourcentage de quotas à mettre aux enchères;
- l?utilisation du produit de la mise aux enchères des quotas;
- le fonctionnement de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs en croissance rapide;
- le calendrier et la teneur de la révision des dispositions de la directive; ainsi que
- les exclusions du système, y compris l?exemption de minimis.

La Commission prend acte de l?accord conclu entre le Conseil et le Parlement concernant la possibilité d?augmenter les pourcentages de quotas mis aux enchères à compter de 2013 dans le cadre du réexamen du système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE), tandis que la position de la Commission est exposée dans le document COM(2008)0016 relatif à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d?améliorer et d?étendre le système communautaire d?échange de quotas d?émission de gaz à effet de serre (voir COD/2008/0013).

La Commission maintient sa position selon laquelle le pourcentage de quotas mis aux enchères dans le secteur de l?aviation doit être de 20% en 2013.

Echange de quotas d'émission de gaz à effet de serre: intégration de l'aviation dans le système communautaire

OBJECTIF : réduire l'incidence des activités aériennes sur le changement climatique en incluant les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d?intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d?échange de quotas d?émission de gaz à effet de serre.

CONTENU : le Conseil a adopté une directive qui intègre les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. En adoptant cette directive, le Conseil a accepté tous les amendements adoptés en deuxième lecture par le Parlement européen.

Dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas dont chacun les autorise à émettre une tonne de dioxyde de carbone par an. Le nombre total de quotas alloués constitue un plafond qui limite les émissions globales des participants au système. Les exploitants doivent restituer un nombre de quotas correspondant au volume de leurs émissions et peuvent échanger des droits de manière à ce que les réductions d'émissions puissent être réalisées là où elles présentent le meilleur rapport coût-efficacité.

Les principales dispositions de la directive sont les suivantes :

Date de début et champ d'application du système : à compter du 1er janvier 2012, le système s'appliquera à tous les vols à destination ou au départ d'un aéroport de l'UE. Les exploitants qui assurent ces vols seront donc intégrés au système, qu'ils soient établis ou non dans l'UE. À cet égard, l'UE estime que la nouvelle directive ne constitue que la première étape de son objectif final, qui consiste à obtenir un accord sectoriel à l'échelle mondiale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes. Ce nouveau texte contient également des dispositions permettant son adoption si des pays tiers adoptent des mesures similaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par leur secteur de l'aviation.

Plafond des émissions et allocation des quotas aux exploitants d'aéronefs : en 2012, le total des émissions produites par le secteur de l'aviation sera équivalent à 97% des émissions historiques de ce secteur, soit la moyenne annuelle des émissions durant la période 2004-2006. À partir de 2013, le plafond annuel sera réduit à 95% de ces émissions. 85% des quotas seront délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple. Les 15% restants seront mis aux enchères.

Ces pourcentages pourraient être modifiés si des décisions différentes sont prises dans le cadre du réexamen général du système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Réserve spéciale pour les nouveaux exploitants et pour les exploitants d'aéronefs en croissance rapide : la nouvelle directive créé une réserve spéciale pour les nouveaux exploitants et pour les exploitants d'aéronefs en croissance rapide (c'est-à-dire ceux qui peuvent apporter la preuve d'une croissance annuelle de plus de 18%), un élément qui a été introduit par le Conseil.

En conséquence, 3% de l'ensemble des quotas seront réservés aux exploitants d'aéronefs remplissant les conditions requises, sur la base d'un système de référence. Cette disposition garantit que le système ne pénalisera pas les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des États membres dont le taux de mobilité est initialement très faible quoique en augmentation. Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas au titre de cette réserve spéciale a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal.

Utilisation du produit de la mise aux enchères : chaque État membre décidera de l'utilisation qui sera faite du produit issu de la mise aux enchères de ses quotas. Celui-ci devrait servir à faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de l'aviation. Les États membres doivent rendre compte à la Commission de cette utilisation.

Exemptions : la directive exclut du système les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires, les vols médicaux d'urgence et les vols effectués aux fins de contrôles, ainsi que les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public (par la police, les douanes et l'armée)

En outre, les exploitants assurant des niveaux de trafic très faibles seront également exclus du système afin d'éviter des coûts administratifs disproportionnés. Cette disposition est destinée, entre autres, aux exploitants des pays en développement.

Respect du système : les nouvelles mesures prévoient la possibilité, en dernier ressort, d'imposer une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef qui ne se conforme pas aux exigences de la directive, si un État membre en fait la demande.

Rapport: au plus tard le 1er décembre 2014, à la lumière de l'expérience acquise, la Commission réexaminera l'application de la directive et pourra soumettre, le cas échéant, des propositions conformément à la procédure de codécision.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 02/02/2009.

TRANSPOSITION : 02/02/2010.