

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

2006/0304(COD) - 13/11/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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 œuvre de la directive;

- pour l'allocation des quotas, la Commission devrait mettre en œuvre 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 traînées 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 CO₂ 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.