

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

2006/0304(COD) - 27/05/2008

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} 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 1^{ère} lecture qui n'ont pas été repris dans la position commune du Conseil :

Quotas pour l'aviation : pour la période allant du 1^{er} 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 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 corresponde à 100% des émissions historiques du secteur de l'aviation.

À partir du 1^{er} 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 aéroports 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 œuvre 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.