

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

2006/0304(COD) - 02/10/2007

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 1^{ère} 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 1^{er} 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 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 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 œuvre, 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.