

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

4.5.2006

PE 374.036v01-00

AMENDEMENTS 1-39

Projet de rapport

Caroline Lucas

Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique
(2005/2249(INI))

(PE 371.946v02-00)

Proposition de résolution

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 1

Considérant A

- A. considérant que l'UE s'est engagée à réaliser l'objectif de prévenir les changements climatiques *et a formulé un objectif global visant* à limiter le réchauffement global à +2°C par rapport aux niveaux antérieurs à l'industrialisation,

Or. en

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 2

Considérant A bis (nouveau)

- A bis. considérant que, dans sa résolution du 16 novembre 2005, le Parlement européen a déclaré que les pays développés doivent réduire considérablement leurs émissions, de 30% d'ici à 2020 et de 60 à 80% d'ici à 2050,*

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 3
Considérant D

supprimé

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 4
Paragraphe 1

1. salue la communication de la Commission et sa reconnaissance par celle-ci de la nécessité d'un paquet de mesures complet incluant des instruments (*suppression*) économiques, technologiques et opérationnels afin de traiter en totalité les impacts environnementaux de l'aviation, en appliquant le principe du pollueur-payeur et en assurant *l'internalisation de l'efficacité au niveau* des coûts;

Or. en

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 5
Paragraphe 2

2. souligne que l'objectif global des instruments politiques choisis doit être la réduction de l'impact de l'aviation sur les changements climatiques; *ces instruments politiques doivent être choisis de manière à veiller à ce que la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit aussi élevée que possible tout en limitant la distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens européens et les transporteurs aériens extra-européens et en réduisant la concurrence inéquitable entre le secteur du transport aérien et les autres secteurs de transport dans l'UE;*

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies et Péter Olajos

Amendement 6
Paragraphe 2

2. souligne que l'objectif global des instruments politiques choisis doit être la réduction de l'impact de l'aviation sur les changements climatiques; *ces instruments politiques*

doivent être choisis de manière à veiller à ce que la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit aussi élevée que possible tout en limitant la distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens européens et les transporteurs aériens extra-européens et en réduisant la concurrence inéquitable entre le secteur du transport aérien et les autres secteurs de transport dans l'UE;

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 7

Paragraphe 2

2. souligne que l'objectif global des instruments politiques choisis doit être la réduction, *de manière efficace au niveau des coûts*, de l'impact de l'aviation sur les changements climatiques;

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies et Péter Olajos

Amendement 8

Paragraphe 2 bis (nouveau)

- 2 bis. insiste à cet égard sur la nécessité d'exclure tout type de tracasseries bureaucratiques inutiles, notamment pour les petits transports existant sur le marché;*

Or. en

Amendement déposé par Ria Oomen-Ruijten

Amendement 9

Paragraphe 3

3. *appuie sans réserve l'intention de la Commission d'introduire une taxe sur le kérosène et invite la Commission à élaborer les modalités de cette introduction au niveau planétaire;*

Or. nl

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 10

Paragraphe 3

supprimé

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese et Karl-Heinz Florenz

Amendement 11

Paragraphe 3

3. soutient (*suppression*) l'intention de la Commission de *continuer à étudier, à titre d'option, l'introduction de taxes sur le kérosène;*

Or. de

Amendement déposé par Ria Oomen-Ruijten

Amendement 12

Paragraphe 5

supprimé

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese et Karl-Heinz Florenz

Amendement 13

Paragraphe 5

5.
 - a) *souligne que les exemptions de taxes sur le transport aérien et d'autres déséquilibres aboutissent à une concurrence très inéquitable entre l'aviation et les autres secteurs de transport;*
 - b) *souligne que cette démarche défavorise notamment le secteur du transport ferroviaire, car celui-ci est soumis non seulement à des taxes, mais également au système européen d'échange de droits d'émissions, qui rend ce mode de transport écologique particulièrement onéreux;*
 - c) *souligne que cette distorsion de la concurrence dans les secteurs du transport débouche également sur une distorsion de la concurrence entre régions touristiques, au détriment de celles dans lesquelles les touristes se rendent essentiellement en car, en autobus ou en train;*

d) souligne que, pour aborder ce problème, il convient non seulement d'envisager une solution équitable pour les problèmes environnementaux causés par l'aviation, mais également la réduction de taxes ou d'autres charges imposées aux autres systèmes de transport, et non à l'aviation;

Or. en

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 14

Paragraphe 5

5. *a) souligne que les exemptions de taxes sur le transport aérien et d'autres déséquilibres aboutissent à une concurrence très inéquitable entre l'aviation et les autres secteurs de transport;*
- b) souligne que cette démarche défavorise notamment le secteur du transport ferroviaire;*
- c) souligne que cette distorsion de la concurrence dans les secteurs du transport débouche également sur une distorsion de la concurrence entre régions touristiques, au détriment de celles dans lesquelles les touristes se rendent essentiellement en car, en autobus ou en train;*
- d) souligne que, pour aborder ce problème, il convient non seulement d'envisager une solution équitable pour les problèmes environnementaux causés par l'aviation, mais également les conditions de concurrence équitable entre l'aviation et les autres secteurs de transport;*

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis et Péter Olajos

Amendement 15

Paragraphe 6 bis (nouveau)

- 6 bis. se félicite du discours tenu par le Président du Conseil européen et Chancelier autrichien, Wolfgang Schäussel, devant le Parlement européen en janvier 2006, dans lequel il a abordé la question et demandé à la Présidence du Conseil d'élaborer des propositions concrètes pour se pencher sur la question;*

Or. en

Amendement déposé par Vittorio Prodi

Amendement 16

Paragraphe 7

7. souligne que la gestion du trafic aérien doit examiner d'urgence sa contribution à la lutte contre la formation des traînées de condensation et des cirrus *et évaluer l'effet thermique des particules de carbone émises dans la stratosphère;*

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies et Péter Olajos

Amendement 17

Paragraphe 7

7. souligne *qu'il est urgent d'améliorer* la gestion du trafic aérien *pour réduire les émissions de CO₂*, la formation de traînées de condensation et de cirrus, *démarche qui constituerait une mesure efficace au niveau des coûts;*

Or. en

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 18

Paragraphe 7 bis (nouveau)

- 7 bis. appelle à une intensification des efforts de recherche afin d'améliorer notre compréhension de l'ensemble des effets de l'aviation sur le changement climatique; il conviendra en particulier de clarifier les effets des traînées de condensation des aéronefs (vapeur d'eau) et dans quelle mesure le fait de voler à basse altitude permettrait de réduire l'ensemble des émissions et, partant, les répercussions sur le climat;*

Or. en

Amendement déposé par Vittorio Prodi

Amendement 19

Paragraphe 7 bis (nouveau)

- 7 bis. invite instamment la Commission à promouvoir l'introduction massive de biocarburants pour l'aviation en tant que contribution neutralisant le carbone à la réduction des répercussions sur le changement climatique;*

Amendement déposé par Matthias Grooten

Amendement 20

Paragraphe 7 bis (nouveau)

7 bis. *souligne que la priorité doit être accordée, y compris dans le septième programme-cadre pour la recherche, à la recherche et au développement de technologies de moteurs propres et aux carburants de substitution; estime qu'il convient d'adopter une approche intégrée, au niveau tant des échanges d'émissions que de la création de moteurs et de carburants propres, afin de réduire également d'autres émissions que le CO₂ dans le secteur du transport aérien;*

Or. de

Amendement déposé par Jules Maaten

Amendement 21

Paragraphe 9

9. *souligne que l'efficacité au niveau environnemental du système d'échange de quotas d'émission dépendra d'éléments-clés de sa conception tels que le champ d'application géographique, la couverture des émissions, le plafond et l'allocation. Ces éléments doivent être soigneusement évalués afin de prendre en considération leur impact économique et social sur le secteur de l'aviation ainsi que les répercussions sur les engagements internationaux pris par l'UE au niveau mondial;*

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 22

Paragraphe 9

9. *souligne que le système d'échange de quotas d'émission sera efficace au niveau environnemental à condition que son champ d'application géographique soit suffisamment large, que le niveau technologique et les actions prises à un stade précoce soient pris en considération dans l'allocation et que l'impact climatique soit intégralement pris en charge;*

Or. en

Amendement déposé par Matthias Grootte

Amendement 23

Paragraphe 10

10. propose *l'introduction du secteur dans le système d'échange de quotas d'émission global existant*;

Or. de

Amendement déposé par Jules Maaten

Amendement 24

Paragraphe 10

10. *reconnaît qu'en raison de l'absence d'obligations contraignantes en matière d'émissions de l'aviation internationale dans le cadre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto, toute inclusion de l'aviation dans le système d'échanges de droits d'émissions de l'UE doit prendre en considération la spécificité de l'aviation, notamment au niveau de son interaction avec les autres secteurs. L'aviation étant un secteur en pleine croissance dépourvu de sources d'énergie de substitution, elle représentera un acheteur net et devrait par conséquent pouvoir accéder au plus large marché du carbone et être en mesure de commercer librement avec les autres acteurs commerciaux ;*

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 25

Paragraphe 10

10. propose *l'évaluation de* l'instauration d'un système distinct applicable aux émissions de l'aviation, sachant que le secteur de l'aviation serait en réalité incapable de les vendre dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) en raison de l'absence d'obligations contraignantes en matière d'émissions de l'aviation internationale dans le cadre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto;

Or. en

Amendement déposé par Eija-Riitta Korhola

Amendement 26

Paragraphe 10 bis (nouveau)

10 bis. *souligne la nécessité de continuer à aborder une série de questions techniques toujours en suspens et devant être résolues, par exemple: comment déterminer le plafond possible pour l'aviation; quel est le degré de respect (aéronef, opérateurs, lignes aériennes ou aéroports) et comment l'UE appliquera-t-elle le système d'échange de droits d'émissions aux compagnies aériennes en dehors de l'UE;*

Or. en

Amendement déposé par Matthias Grootte

Amendement 27

Paragraphe 11

11. *(suppression) estime que, s'il existe une passerelle permettant aux compagnies aériennes de procéder à des achats sur le SCEQE, elle doit être soigneusement examinée;*

Or. de

Amendement déposé par Gyula Hegyi

Amendement 28

Paragraphe 13

13. *propose de minimiser le nombre de crédits extérieurs (suppression) (par exemple, le mécanisme pour un développement propre et application conjointe (MDP/AC)), ou de crédits émanant de systèmes régionaux de plafonds et de commerce dans des pays non parties au protocole de Kyoto, autorisés dans un système distinct pour l'aviation, afin de réduire la bureaucratie et d'augmenter la transparence;*

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese

Amendement 29

Paragraphe 15

15. *appelle la Commission à encourager les programmes de recherche visant à améliorer les connaissances scientifiques sur les impacts autres que le CO₂ de l'aviation et à soutenir les initiatives de l'OACI en matière de développement de*

normes concernant le NO_x;

Or. en

Amendement déposé par Gyula Hegyi

Amendement 30

Paragraphe 15

15. appelle la Commission à instaurer des instruments politiques complémentaires afin de traiter les impacts hors CO₂ de l'aviation parallèlement au SCEQE; quand des incertitudes subsistent quant à ces impacts, la politique doit se baser sur le principe de précaution; ***une attention particulière doit être accordée à la pollution atmosphérique et sonore pendant les décollages et les atterrissages des avions;***

Or. en

Amendement déposé par Jules Maaten

Amendement 31

Paragraphe 16

supprimé

Or. en

Amendement déposé par Matthias Groote

Amendement 32

Paragraphe 17

17. estime que le système propre à l'aviation doit couvrir tous les vols à destination et en provenance de l'Union européenne, ***indépendamment du pays d'origine de la compagnie aérienne concernée,*** afin de garantir des conditions identiques à tous les opérateurs possédant des profils de parcours différents, d'éviter les distorsions du marché en faveur de vols à destination de pays extracommunautaires, d'assurer l'efficacité environnementale, de prévenir toute subvention croisée et d'influencer la conception des appareils;

Or. de

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 33

Paragraphe 17

17. estime que, **à titre de première étape**, le système propre à l'aviation doit couvrir tous les vols à destination et en provenance de l'Union européenne afin de garantir des conditions identiques à tous les opérateurs possédant des profils de parcours différents, d'éviter les distorsions du marché en faveur de vols à destination de pays extracommunautaires, d'assurer l'efficacité environnementale, de prévenir toute subvention croisée et d'influencer la conception des appareils; **souligne que l'un des principaux objectifs de l'UE doit être d'œuvrer en faveur de la mise en place, à bref délai, d'un système d'échange de droits d'émissions mondial pour l'aviation;**

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies et Péter Olajos

Amendement 34

Paragraphe 17

17. estime que, **à titre de première étape**, le système propre à l'aviation doit couvrir tous les vols à destination et en provenance de l'Union européenne (**et, si possible, également les vols intercontinentaux traversant l'espace aérien de l'UE**) afin de garantir des conditions identiques à tous les opérateurs possédant des profils de parcours différents, d'éviter les distorsions du marché en faveur de vols à destination de pays extracommunautaires, d'assurer l'efficacité environnementale, de prévenir toute subvention croisée et d'influencer la conception des appareils; **souligne qu'un système d'échange de droits d'émissions mondial doit être mis en place dans les plus brefs délais;**

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies et Péter Olajos

Amendement 35

Paragraphe 17 bis (nouveau)

- 17 bis. observe que la Commission, après une évaluation approfondie, estime qu'une portée aussi large est compatible avec les accords internationaux, par exemple les règles de l'OMC; invite la Commission et le Conseil à défendre cette position contre les objections soulevées éventuellement par des pays tiers au sein d'organisations internationales;**

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese

Amendement 36

Paragraphe 17 bis (nouveau)

17 bis. souligne que l'UE doit obtenir des engagements concrets de la part de pays tiers (notamment des États-Unis, de la Chine, de Singapour, de l'Australie et des Émirats arabes unis) au plus tard lors de l'Assemblée générale de l'OACI en octobre 2007, car ce sera le seul moment où un système planétaire adéquat pourra être mis en place;

Or. de

Amendement déposé par Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz et Péter Olajos

Amendement 37

Paragraphe 19 bis (nouveau)

19 bis. souligne que la méthode de l'allocation ne doit pas sanctionner, directement ou indirectement, les compagnies ayant déjà mis en place des aéronefs efficaces, de sorte que l'action à un stade précoce doit être reconnue dans toutes les circonstances et qu'une pression importante doit être exercée sur les transporteurs ne possédant pas encore d'aéronefs efficaces et modernes;

Or. en

Amendement déposé par Anders Wijkman

Amendement 38

Paragraphe 19 bis (nouveau)

19 bis. souligne que la méthode de l'allocation ne doit pas sanctionner, directement ou indirectement, les compagnies ayant déjà mis en place des aéronefs efficaces, de sorte que l'action à un stade précoce doit être reconnue dans toutes les circonstances et qu'une pression importante doit être exercée sur les transporteurs dont l'efficacité en matière de consommation de carburant est faible;

Or. en

Amendement déposé par Peter Liese

Amendement 39

Paragraphe 22

22. souligne que l'allocation gratuite des droits *finale*ment obtenue, que ce soit à l'ancienneté ou sur la base d'études comparatives, *ne devrait pas discriminer* les opérateurs entrant dans le système après la période initiale d'allocation; *c'est pourquoi des dispositions particulières devraient être arrêtées pour permettre l'accès de nouveaux entrants*;

Or. en