



Bruxelles, le 16.10.2013  
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

Les émissions provenant de l'aviation sont une des sources de gaz à effet de serre dont la croissance est la plus rapide. Les possibilités technologiques de réduction des émissions étant limitées dans l'aviation, des mécanismes de marché permettent à ce secteur de contribuer aux réductions des émissions: les compagnies aériennes compensent la croissance élevée de leurs émissions en finançant des réductions d'émissions dans d'autres secteurs.

L'adéquation des mesures fondées sur le marché à l'aviation internationale est reconnue de longue date. L'assemblée de l'OACI a approuvé en 2001 l'application à l'aviation des systèmes ouverts d'échange de quotas d'émission. Suite à l'approbation par l'OACI, en 2004, des mécanismes de marché régionaux, l'UE a ouvert la voie en intégrant l'aviation dans son système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE). Malgré ses effets environnementaux positifs pour un faible coût économique, la mise en œuvre du SEQE-UE s'est heurtée à une forte opposition internationale (affirmant par exemple que réglementer les émissions des compagnies aériennes basées en dehors de l'UE violerait la souveraineté des États tiers). La Cour de justice européenne a toutefois rejeté les pourvois formés par des compagnies étrangères à cet égard et a confirmé la légalité du SEQE-UE<sup>1</sup>.

Parallèlement, l'intégration de l'aviation dans le SEQE-UE a été décisive pour faire avancer les discussions au sein de l'OACI. Le fort engagement de l'UE dans la lutte contre le changement climatique a été crucial pour susciter au sein de l'OACI un mouvement en faveur d'une action mondiale concernant les émissions dues à l'aviation. Du fait que le SEQE-UE ne porterait au mieux que sur une partie des émissions de l'aviation internationale, il est clair qu'en l'absence de mécanisme de marché à l'échelle planétaire, la forte croissance de ces émissions dans le monde continuera et que les objectifs de réduction des émissions ne seront pas réalisés.

La 38e assemblée de l'OACI, en 2013, vient de décider l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial qui sera finalisé lors de la prochaine assemblée de l'OACI, en 2016, et appliqué à partir de 2020. Il n'y a pas eu de progrès sur la question d'un "cadre" pour les mécanismes de marché nationaux et régionaux jusqu'en 2020, la résolution de l'assemblée reprenant les mêmes termes qu'en 2007 et 2010, et les États européens confirmant leur position énoncée dans les résolutions de l'assemblée de 2007 et 2010 en ce qui concerne la question du "consentement mutuel". Devant les progrès réalisés sur le mécanisme de marché mondial et afin de renforcer le mouvement, la Commission juge approprié de proposer la réduction de la part des émissions à laquelle le système d'échange de l'UE devrait s'appliquer jusqu'en 2020, comme l'envisageait déjà la décision n° 377/2013/UE.

### **2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

Les consultations sur l'inclusion de l'aviation dans le SEQE-UE ont commencé en septembre 2005 avec la communication "Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique" (COM (2005) 459), qui a abouti à une proposition de législation en décembre 2006. Des consultations avec les pays tiers sur l'aviation et l'échange de quotas d'émission ont ensuite eu lieu, tant dans le cadre formel du comité conjoint UE-États-Unis que lors de réunions bilatérales et multilatérales. Plus récemment, une consultation publique en ligne s'est tenue pendant douze semaines, du 21 juin au 13 septembre 2013. Cette consultation publique

---

<sup>1</sup> Voir l'arrêt de la Cour de justice européenne dans l'affaire C-366/2010, rendu le 21 décembre 2011.

s'est déroulée selon les "principes généraux et normes minimales pour la consultation des parties intéressées par la Commission"; toutes les parties prenantes, y compris les autorités publiques des pays tiers, étaient invitées à donner leur avis concernant le champ d'application des mécanismes de marché régionaux et mondial. La Commission poursuivra ces contacts bilatéraux et multilatéraux constructifs avec les pays tiers.

La consultation publique confirme que les pouvoirs publics, les ONG et les compagnies aériennes sont très favorables aux mécanismes de marché. Tous les répondants sont favorables aux mesures fondées sur le marché pour le secteur de l'aviation; une seule association se déclare opposée à des mesures régionales préalables à un mécanisme de marché mondial. En ce qui concerne l'action régionale, les compagnies aériennes soulignent l'impératif de simplicité administrative et d'acceptabilité politique, ainsi que d'efficacité environnementale et de non-discrimination sur la base des liaisons et entre les opérateurs. Les pouvoirs publics et les ONG soulignent pour leur part la nécessité de couvrir une part significative des émissions, en plus d'assurer la simplicité administrative et l'acceptabilité politique.

L'analyse d'impact a montré que l'adaptation du SEQE-UE à la teneur prévue de la résolution de l'OACI sur le mécanisme de marché mondial pour la période allant jusqu'en 2020 est faisable à de faibles coûts administratifs. Le principal bénéfice de la réduction du champ d'application du SEQE-UE jusqu'en 2020 tient au fait que l'application, à partir de 2020, d'un mécanisme de marché mondial afin de combler le «déficit de réduction des émissions» dans le monde, doublera, par rapport au SEQE-UE, la part des émissions de l'aviation internationale concernées, et aboutira en 2050 à une réduction de moitié de ces émissions, ce qui représente au total des bénéfices environnementaux bien supérieurs.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

#### **Résumé de l'action proposée**

Conformément aux conclusions de la 38e assemblée de l'OACI en septembre 2013, il convient de mettre en place une mesure unique mondiale fondée sur le marché (mécanisme de marché), applicable aux émissions de l'aviation internationale à partir de 2020. Face à cette avancée et afin de promouvoir la dynamique devant aboutir à la réussite d'un mécanisme de marché mondial, il convient de modifier les modalités d'application du SEQE-UE aux activités d'aviation.

La présente proposition de directive fait suite à la décision n° 377/2031/UE adoptée afin de promouvoir les progrès en vue d'une action mondiale dans le cadre de l'OACI. Comme dans le cas de la décision n° 377/2013/UE, il importe que la présente proposition soit adoptée rapidement par le Parlement européen et le Conseil, afin d'être en place à temps pour l'expiration du prochain délai de restitution obligatoire des quotas, le 30 avril 2014. Si la révision n'est pas adoptée, le SEQE revient à la situation d'avant la décision n° 377/2013/UE. Les éléments essentiels du SEQE révisé proposé sont les suivants:

- Les vols entre les aéroports de l'EEE continuent de relever entièrement du système d'échange, comme prévu dans la directive initiale et dans la décision n° 377/2013/UE.
- Les vols au départ et à destination de pays tiers qui ne sont pas des pays développés et qui émettent moins de 1% des émissions mondiales dues à l'aviation sont exemptés. Les liaisons avec environ 80 pays sont ainsi exclues de la proposition sur une base non discriminatoire.

- À partir de 2014, pour les vols à destination et au départ de pays tiers, seules les émissions survenant en deçà des pays de l'EEE sont prises en considération. Une procédure simplifiée est proposée pour déterminer la part des émissions d'un vol donné qui relève du système d'échange. Il est proposé que les exploitants puissent choisir entre différentes approches en matière de mesure, déclaration et vérification aux fins du contrôle de la conformité.
- Les vols au-dessus des pays de l'EEE sont exemptés, ainsi que les émissions des vols entre des aéroports de pays tiers et des aéroports de l'EEE en ce qui concerne les dépendances et territoires européens et les vols à destination et au départ d'aéroports de l'EEE et de ces territoires.

Avec effet à compter de 2013, le présent acte déroge à la directive sur le SEQE en ce qui concerne une part des émissions des vols à destination et au départ de pays tiers. En 2013, sont concernées toutes les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE). Pour chaque année civile entre 2014 et 2020, les parts sont indiquées dans une annexe; elles ont été calculées par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. Les pourcentages sont des estimations basses de l'incidence réelle sur le changement climatique d'un aéronef qui décolle ou atterrit dans un aéroport situé dans l'Union, car l'aviation a également une incidence sur le changement climatique du fait des émissions d'oxyde d'azote, de vapeur d'eau, de particules de sulfate et de suie dont les effets sur le climat sont estimés aussi importants que ceux liés aux émissions de dioxyde de carbone et qui n'ont pas été pris en compte.

Le processus consistant à ne prendre en considération qu'une partie (pourcentages) des vols à destination et au départ de pays tiers est conçu pour être efficace et pragmatique et fait appel à des catégories utilisées dans les rapports depuis 2010. Le fonctionnement par paires de pays implique que des chiffres doivent être obtenus pour les vols sur les liaisons au départ de chaque État membre à destination de pays tiers. Lorsque des vols desservent plusieurs fuseaux horaires dans un pays tiers, un pourcentage doit être inclus pour chaque fuseau horaire desservi. Ces pourcentages sont déterminés sur la base des meilleures informations disponibles, notamment celles fournies par Eurocontrol. Un tableau indiquant tous ces pourcentages sera inséré dans l'annexe.

Afin d'apporter davantage de souplesse et une autre méthode de surveillance, déclaration et vérification, il est proposé de laisser aux exploitants la possibilité d'opter pour une approche différente; En ce qui concerne les vols à destination et au départ de pays tiers, un exploitant d'aéronef pourra choisir de ne pas déclarer les émissions vérifiées de ces vols et d'utiliser en remplacement, pour les émissions de ces vols en deçà des pays membres de l'EEE, une estimation aussi juste que possible fondée sur les calculs d'Eurocontrol de la distance exacte parcourue en deçà des pays de l'EEE.

Les États membres adapteront les attributions pour les années 2013-2020, conformément aux proportions indiquées dans l'annexe. Le nombre de quotas mis aux enchères par les États membres sera adapté en conséquence.

Une autre simplification proposée par la directive sur le SEQE consiste à prévoir l'absence d'action à l'encontre des exploitants d'aéronefs non commerciaux en ce qui concerne de petits aéronefs dont les émissions sont inférieures à 1 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Cela devrait réduire d'environ 2 200 le nombre d'exploitants d'aéronefs réglementés par les États membres, ce qui représente 0,2% des émissions. Avec les autres mesures prises pour simplifier les tâches administratives des exploitants de petits aéronefs, il s'agit là d'un allègement notable de

la charge administrative des exploitants d'aéronefs et des autorités compétentes des États membres, ce qui va dans le sens du programme «Mieux légiférer» de l'UE.

Toutes les autres obligations liées aux vols sont inchangées. Cette approche restreinte s'est avérée efficace, tout comme la décision n° 377/2013/UE. L'octroi à titre gratuit de quotas supplémentaires aux exploitants irait à l'encontre des réductions d'émissions apportées par le SEQE, tandis que l'exécution d'un nouvel exercice d'étalonnage des performances imposerait des contraintes importantes aux exploitants d'aéronefs et aux États membres, alors que le mécanisme de marché mondial est attendu dans 7 ans et qu'en tout état de cause, un nouvel étalonnage aura lieu en 2018, en application de l'article 3 sexties de la directive SEQE.

Le bénéfice environnemental associé à la proposition tient à deux éléments clés: En premier lieu, elle lance une dynamique en vue de la mise en place du mécanisme de marché mondial, qui s'appliquera, à partir de 2020, à toutes les émissions dues à l'aviation internationale. Selon le niveau d'ambition qui sera convenu pour ce mécanisme mondial, les émissions totales dues à l'aviation internationale seront plafonnées à leur niveau de 2020, voire même réduites de moitié en 2050, en dessous de leur niveau de 2005. En second lieu, le SEQE-UE continuera d'assurer des réductions d'émission substantielles, qui pourraient atteindre 250 millions de tonnes de CO2 entre 2013 et 2020.

Il faut également observer que les États, aux fins de l'administration du mécanisme de marché mondial, devront adopter des dispositions nationales. Après l'assemblée de l'OACI en 2016, la directive sur le SEQE devrait être modifiée de façon à prévoir l'application de ce mécanisme de marché mondial. Le mécanisme de marché mondial applicable à partir de 2020 devrait, en reconnaissance de l'action précoce comme le souhaite l'IATA, tenir compte des mesures de compensation des émissions en dehors du secteur de l'aviation qui sont pratiquées dans le SEQE-UE, de même que des réductions des émissions à l'intérieur de ce secteur. Le paragraphe 26 de la résolution A38/17-2 de l'OACI invite à informer l'OACI de ces réductions d'émission.

La présente proposition devrait être adoptée par le Parlement européen et le Conseil début 2014, afin d'établir la sécurité juridique et de clarifier la question à l'intention des exploitants d'aéronefs, qui devraient, dans le cas contraire, restituer pour le 30 avril 2014 des quotas pour toutes leurs émissions à destination et au départ de pays tiers, en application de la directive 2003/87/CE.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, en vue de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union s'efforce de faire aboutir un futur accord international visant à contrôler les incidences des gaz à effet de serre dus à l'aviation et, parallèlement, limite, dans le cadre d'une action autonome, les incidences sur le climat liées aux activités aériennes au départ et à destination d'aérodromes de l'Union. Afin de garantir que ces objectifs se confortent mutuellement et n'entrent pas en conflit, il faut tenir compte des développements et des positions prises dans les instances internationales et, en particulier, prendre en considération la résolution, adoptée lors de la 38e session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenant un "exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la protection de l'environnement".
- (2) Il est par conséquent souhaitable de considérer provisoirement comme satisfaites les exigences fixées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> lorsque sont respectées les obligations concernant un certain pourcentage des émissions dues aux vols au départ et à destination d'aérodromes situés dans des pays tiers. Ce faisant, l'Union souligne que les exigences peuvent être appliquées à un certain pourcentage des émissions dues à des vols à destination et au départ d'aérodromes situés dans des pays de l'Espace économique européen (EEE), de la

---

<sup>2</sup> JO C , p.

<sup>3</sup> JO C , p.

<sup>4</sup> Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

même façon que des exigences légales peuvent être appliquées à une part plus importante des émissions dues à des vols au départ et à destination de ces aéroports.

- (3) L'application de la directive 2003/87/CE continue d'être fondée sur l'arrivée ou le départ dans des aéroports de l'Union, mais afin de constituer un moyen simple et efficace de limiter l'application de mécanismes de marché régionaux pendant les sept années d'ici l'entrée en application d'un mécanisme de marché mondial, des pourcentages ont été calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des pays tiers qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de l'EEE. L'Union n'étant pas d'avis qu'un mécanisme de marché mondial devrait se fonder sur des considérations liées à l'espace aérien physique, telle que l'arrivée ou le départ dans les aéroports, les pourcentages ne s'appliquent que pour la période allant jusqu'en 2020.
- (4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, que la Commission maintiendra au nom de l'Union.
- (5) Afin d'éviter de fausser la concurrence, il importe que tous les vols sur une même liaison soient traités de la même manière.
- (6) Afin de déterminer un pourcentage d'émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ de pays tiers, il faut connaître la totalité des émissions dues aux vols. Les émissions au-delà du pourcentage précité ne sont cependant pas prises en considération.
- (7) En outre, en ce qui concerne les vols à destination et au départ de pays tiers, il convient qu'un exploitant d'aéronef puisse choisir de ne pas déclarer les émissions vérifiées de ces vols et d'utiliser en remplacement, pour les émissions de ces vols survenant en deçà des pays membres de l'EEE, une estimation aussi juste que possible.
- (8) Par souci de simplification et afin d'alléger la charge administrative des exploitants de petits aéronefs, il convient de considérer les exploitants d'aéronefs non commerciaux émettant moins de 1000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an comme satisfaisant aux exigences de la directive, et de faciliter des mesures complémentaires de la part des autorités compétentes des États membres en vue de simplifier les tâches administratives des exploitants de petits aéronefs.
- (9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aéroports dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions à partir de 2014, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification leurs activités de vol.
- (10) Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de développement, et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1%, soient exemptées pour la période 2014-2020. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive devraient être eux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la présente directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

- (11) Afin de garantir la sécurité juridique aux exploitants d'aéronefs et aux autorités nationales, il est approprié d'autoriser jusqu'en 2015 la restitution de quotas et la déclaration des émissions de 2013.
- (12) Après l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission devrait remettre un rapport au Parlement européen et au Conseil afin que les évolutions internationales puissent être prises en compte et que les éventuelles difficultés associées à l'application de la dérogation puissent être aplanies.
- (13) Il convient de modifier en conséquence la directive 2003/87/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

- (1) L'article 28 bis suivant est inséré après l'article 28:

*"Article 28 bis*

**Dérogations applicables par anticipation de la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une convention internationale sur l'application d'un mécanisme de marché mondial**

1. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans ces paragraphes sont satisfaites en ce qui concerne:
  - (a) toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen en 2013;
  - (b) les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile entre 2014 et 2020, lorsque l'exploitant de ces vols a restitué les quotas correspondant aux pourcentages des émissions vérifiées de ces vols énumérés à l'annexe II quater, ou calculés conformément au paragraphe 6;
  - (c) les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'en 2020, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1000 tonnes;
  - (d) la restitution des quotas correspondant à des émissions vérifiées en 2013 dues à des vols entre des pays de l'EEE se faisant pour le 30 avril 2015 au lieu du 30 avril 2014, les émissions vérifiées de 2013 pour ces vols étant déclarées pour le 31 mars 2015 au lieu du 31 mars 2014.

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, point b) calculées conformément à l'annexe II quater sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12 et 14.

2. Par dérogation à l'article 3 sexies, paragraphe 5 et à l'article 3 septies, un exploitant d'aéronef qui bénéficie des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) à c) reçoit, à titre gratuit, un nombre de quotas réduit en proportion de la réduction de l'obligation de restitution prévue dans ces paragraphes.

En ce qui concerne l'activité de 2013 à 2020, les États membres publient le nombre de quotas d'aviation alloués à titre gratuit à chaque opérateur pour [OP: insérer la



*date correspondant à quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].*

3. Par dérogation à l'article 3 quinquies, les États membres mettent aux enchères un nombre de quotas d'aviation réduit en proportion de la réduction du nombre total de quotas délivrés.
4. Par dérogation à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période 2013-2020 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée du en application de l'article 28 bis, points a) à c).
5. Par dérogation aux articles 3 octies, 12, 15 et 18 bis, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide d'un outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission européenne et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE, les États membres pouvant appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, à condition que la précision ne soit pas inférieure à celle assurée par cet outil.
6. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, un exploitant d'aéronef peut choisir, pour les vols à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE, de ne pas déclarer les données d'émissions selon les pourcentages figurant à l'annexe II quater, afin que ces émissions soient calculées par l'autorité compétente. Ce calcul tient compte des chiffres donnés par l'outil pour petits émetteurs approuvé par la Commission et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. L'autorité compétente communique tous ces calculs à la Commission. Les calculs d'émissions effectués en pareil cas sont considérés comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef aux fins des articles 11 bis, 12, 14 et 28 bis.
7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les actions nécessaires pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial applicable aux émissions à partir de 2020 et les accompagne le cas échéant de propositions.

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas à partir de 2020, ce rapport examine quel devrait être le champ d'application approprié pour la couverture des émissions dues à l'activité à destination et au départ de pays en dehors de l'EEE à partir de 2020, en l'absence d'un tel mécanisme mondial. Dans ce rapport, la Commission examine également des solutions aux éventuelles autres difficultés rencontrées dans l'application des paragraphes 1 à 4, tout en préservant l'égalité de traitement pour tous les exploitants sur une même liaison.»

- (2) Les annexes sont modifiées comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

## *Article 2*

1. Les États membres adoptent et publient pour le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du troisième mois à compter de la date d'entrée en vigueur] les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à un jour après le délai de transposition].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des principales dispositions de droit national qu'ils adoptent dans le domaine concerné par la présente directive.

#### *Article 3*

La présente directive entre en vigueur à la date de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

#### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## ANNEXE

L'annexe II quater suivante est insérée après l'annexe II ter de la directive 2003/87/CE:

### «ANNEXE II quater

#### **TABLEAU DES POURCENTAGES APPLICABLES POUR LES DÉROGATIONS PRÉVUES À L'ARTICLE 28 bis**

[Le pourcentage des émissions visé à l'article 28 bis pour les vols à destination et au départ d'un pays («pays tiers») en dehors des pays membres de l'EEE («pays membres de l'EEE») est calculé conformément au tableau ci-après qui sera complété avant adoption par les pourcentages obtenus avec la formule, sur la base des meilleures données disponibles, avec l'assistance d'Eurocontrol

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

où:

Z = la distance orthodromique totale d'un vol depuis l'aérodrome dans chaque pays de l'EEE dont le nombre de vols à destination et au départ de toutes les destinations dans les pays tiers était le plus élevé en 2012 («l'aérodrome de référence des pays membres de l'EEE») jusqu'à l'aérodrome d'un pays tiers dont le nombre de vols à destination et au départ de toutes les destinations dans les pays membres de l'EEE était le plus élevé en 2012 («l'aérodrome de référence des pays tiers»).

Y = la partie de la distance orthodromique du vol défini en Z entre l'aérodrome de référence des pays membres de l'EEE et le premier point sur cet itinéraire situé à 12 milles marins du dernier point dans les États membres de l'EEE, à l'exclusion des zones de pays tiers et à l'exclusion des zones maritimes de plus de 400 milles marins entre des États membres de l'EEE.

Lorsque des vols desservent plusieurs fuseaux horaires dans un pays tiers, un pourcentage doit être inclus pour chaque fuseau horaire desservi.

Les distances à destination et au départ des dépendances et territoires des pays membres de l'EEE, et au-dessus de ces dépendances et territoires, ne sont pas prises en compte.

Pour la période 2014-2020 et sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, le pourcentage applicable aux vols entre des pays membres de l'EEE et des pays qui sont des pays en voie de développement et dont la part des recettes totales en tonnes-kilomètres des activités de l'aviation civile internationale est inférieure à 1% est égal à zéro. Les pays considérés comme en développement aux fins de la présente directive sont ceux qui bénéficient, au moment de l'adoption de la directive, de l'accès préférentiel au marché de l'Union en application du règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil, c'est-à-dire les pays qui ne sont pas classés en 2013 par la Banque mondiale parmi les pays à hauts revenus ou à revenus moyens supérieurs.

*[la formule ci-dessus est destinée à être supprimée dans le texte définitif et remplacée par le tableau correspondant comportant les pourcentages calculés par Eurocontrol].*

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	
AF	AFGHANISTAN																													
AL	ALBANIE																													
DZ	ALGÉRIE																													
AO	ANGOLA																													
AG	ANTIGUA-ET- BARBUDA																													
AR	ARGENTINE																													
AM	ARMÉNIE																													
AZ	AZERBAÏDJAN																													
BS	BAHAMAS																													
BH	BAHREÏN																													
BD	BANGLADESH																													
BB	BARBADE																													
BY	BIÉLORUSSIE																													
BZ	BELIZE																													
BJ	BÉNIN																													
BT	BHOUTAN																													
BO	BOLIVIE (ÉTAT PLURINATIONAL DE)																													

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
BA	BOSNIE-HERZÉGOVINE																												
BW	BOTSWANA																												
BR	BRÉSIL UTC/GMT -3																												
BR	BRÉSIL UTC/GMT -4																												
BN																													
BF	BURKINA																												
BI	BURUNDI																												
KH	CAMBODGE																												
CM	CAMEROUN																												
CA	CANADA heure normale de Terre-Neuve																												
CA	CANADA heure de l'Atlantique																												
CA	CANADA heure de l'Est																												
CA	CANADA heure du Centre																												
CA	CANADA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	heure des Rocheuses																												
CA	CANADA heure du Pacifique																												
CV	CAP-VERT																												
CF	RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE																												
TD	TCHAD																												
CL	CHILI																												
CN	CHINE y compris HONG KONG, MACAO et TAIWAN																												
CO	COLOMBIE																												
KM	COMORES																												
CG	CONGO																												
CD	CONGO, RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU Heure de l'Europe orientale																												
CD	CONGO, RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU Heure de l'Europe occidentale																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CR	COSTA RICA																												
CI	CÔTE D'IVOIRE																												
CU	CUBA																												
DJ	DJIBOUTI																												
DM	DOMINIQUE																												
DO	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE																												
EC	ÉQUATEUR																												
EG	ÉGYPTE																												
SV	EL SALVADOR																												
GQ	GUINÉE ÉQUATORIALE																												
ER	ÉRYTHRÉE																												
ET	ÉTHIOPIE																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIE																												
GE	GÉORGIE																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADE																												
GT	GUATEMALA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
GN	GUINÉE																												
GW	GUINÉE-BISSAU																												
GY	GUYANA																												
HT	HAÏTI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDE																												
ID	INDONÉSIE heure de l'Indonésie occidentale																												
ID	INDONÉSIE heure de l'Indonésie centrale																												
ID	INDONÉSIE heure de l'Indonésie orientale																												
IR	IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')																												
IQ	IRAQ																												
IL	ISRAËL																												
JM	JAMAÏQUE																												
JP	JAPON																												



		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
JO	JORDANIE																												
KZ	KAZAKHSTAN fuseau horaire 1																												
KZ	KAZAKHSTAN fuseau horaire 2																												
KE	KENYA																												
KP	CORÉE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE)																												
KR	CORÉE (RÉPUBLIQUE DE)																												
KW	KOWEÏT																												
KG	KIRGHIZSTAN																												
LA	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO																												
LB	LIBAN																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBYE																												
MK	ANCIENNE RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	MACÉDOINE																												
MG	MADAGASCAR																												
MW	MALAWI																												
MY	MALAISIE																												
MV	MALDIVES																												
ML	MALI																												
MR	MAURITANIE																												
MU	MAURICE																												
MX	MEXIQUE Heure du centre																												
MX	MEXIQUE heure du Pacifique																												
MX	MEXIQUE heure du Nord-Ouest																												
MD	RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE																												
MN	MONGOLIE fuseau horaire 1																												
MN	MONGOLIE fuseau horaire 2																												
ME	MONTÉNÉGRO																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MA	MAROC																												
MZ	MOZAMBIQUE																												
MM	MYANMAR																												
NA	NAMIBIE																												
NP	NÉPAL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGERIA																												
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPOUASIE - NOUVELLE- GUINÉE																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PÉROU																												
PH	PHILIPPINES																												
PR	PORTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure de																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	Moscou																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure d'Ekaterinbourg																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure d'Omsk																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure de Krasnoïarsk																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure d'Irkoutsk																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure de Yakoutzsk																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure de Vladivostok																												
RU	FÉDÉRATION DE RUSSIE heure de Magadan																												
RW	RWANDA																												
KN	SAINT-CHRISTOPHE-ET-NIÉVÈS																												
LC	SAINTE-LUCIE																												
VC	SAINTE-VINCENT-ET-LES-																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	<b>GRENADINES</b>																												
<b>ST</b>	<b>SAO TOMÉ-ET-PRINCIPE</b>																												
<b>SA</b>	<b>ARABIE SAOUDITE</b>																												
<b>SN</b>	<b>SÉNÉGAL</b>																												
<b>RS</b>	<b>SERBIE</b>																												
<b>SC</b>	<b>SEYCHELLES</b>																												
<b>SL</b>	<b>SIERRA LEONE</b>																												
<b>SG</b>	<b>SINGAPOUR</b>																												
<b>SO</b>	<b>SOMALIE</b>																												
<b>ZA</b>	<b>AFRIQUE DU SUD</b>																												
<b>SS</b>	<b>SOUDAN DU SUD</b>																												
<b>LK</b>	<b>SRI LANKA</b>																												
<b>SD</b>	<b>SOUDAN</b>																												
<b>SR</b>	<b>SURINAME</b>																												
<b>SZ</b>	<b>SWAZILAND</b>																												
<b>CH</b>	<b>SUISSE</b>																												
<b>SY</b>	<b>RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE</b>																												
<b>TJ</b>	<b>TADJIKISTAN</b>																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
TZ	TANZANIE (RÉPUBLIQUE UNIE DE)																												
TH	THAÏLANDE																												
TL	TIMOR-ORIENTAL																												
TG	TOGO																												
TT	TRINITÉ-ET- TOBAGO																												
TN	TUNISIE																												
TR	TURQUIE																												
TM	TURKMÉNISTAN																												
UG	OUGANDA																												
UA	UKRAINE																												
AE	ÉMIRATS ARABES UNIS																												
US	ÉTATS-UNIS heure de l'Est																												
US	ÉTATS-UNIS heure du Centre																												
US	ÉTATS-UNIS heure des Rocheuses																												
US	ÉTATS-UNIS heure du Pacifique																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
US	ÉTATS-UNIS heure de l'Alaska																												
UY	URUGUAY																												
UZ	OUZBÉKISTAN																												
VE	VENEZUELA (RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU)																												
VN	VIËT NAM																												
EH	SHARA OCCIDENTAL																												
YE	YÉMEN																												
ZM	ZAMBIE																												
ZW	ZIMBABWE																												

Nonobstant ce qui précède, le pourcentage applicable aux vols entre, d'une part, les régions ultrapériphériques de l'Union telles que définies à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et, d'autre part, des pays ne faisant pas partie de l'Union est égal à zéro.