



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

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

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

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

Rapporteur: Peter Liese

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

#### **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

#### **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées..

## SOMMAIRE

|   | <b>Page</b> |
|---|-------------|
| PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN..... | 5           |
| EXPOSÉ DES MOTIFS .....                                     | 22          |



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur la 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  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

**(Procédure législative ordinaire: première lecture)**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0722),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0374/2013),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du ...<sup>1</sup>,
  - vu l'avis du Comité des régions du ...<sup>2</sup>,
  - vu l'article 55 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission des transports et du tourisme (A7-0000/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

---

<sup>1</sup> JO C ... / Non encore paru au Journal officiel.

<sup>2</sup> JO C ... / Non encore paru au Journal officiel.

## Amendement 1

### Proposition de directive Considérant 2

#### *Texte proposé par la Commission*

(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 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 aérodromes.

---

<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).

#### *Amendement*

(2) Il est par conséquent souhaitable, **afin de conserver la dynamique obtenue lors de l'assemblée de l'OACI de 2013 et de faciliter les progrès à l'occasion de la prochaine assemblée, en 2016**, de considérer provisoirement comme satisfaites, **pour la période allant jusqu'en 2016**, 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 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 aérodromes.

---

<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).

Or. en

#### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus,*

*l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

## **Amendement 2**

### **Proposition de directive Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) Afin d'instaurer un climat de confiance, sur le plan international, envers le système d'échange des quotas d'émission (SEQE) de l'Union, le produit de la mise aux enchères des quotas ou tout montant équivalent lorsque des principes budgétaires fondamentaux d'un État membre, par exemple les principes d'unité et d'universalité, l'exigent, devrait être utilisé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, financer des travaux de recherche et de développement en faveur de l'adaptation au changement climatique et de son atténuation, et pour couvrir les coûts de gestion du SEQE de l'Union. Le produit de la mise aux enchères devrait également être investi dans les transports à faibles émissions. Il devrait servir, en particulier, à financer des contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement et à faciliter l'adaptation aux effets du changement climatique dans les pays en développement. Dans le cadre d'un accord sur un mécanisme de marché mondial efficace, modulé selon les liaisons, présentant un véritable potentiel pour réduire l'impact de l'aviation sur le***

*climat, l'Union devrait également s'engager à affecter le produit résultant d'une telle mesure au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC afin de refléter le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives et afin de s'associer aux initiatives internationales visant à financer la recherche et le développement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation.*

Or. en

### *Justification*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

### **Amendement 3**

#### **Proposition de directive Considérant 3**

##### *Texte proposé par la Commission*

(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 **par** 12 milles au-delà du point le plus éloigné des côtes de

##### *Amendement*

(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 **trois** années d'ici ***la conclusion d'un accord, à l'occasion de la 39<sup>e</sup> assemblée de l'OACI en 2016, sur un*** mécanisme de marché mondial ***qui puisse être ratifié et s'applique à la majorité des émissions de l'aviation internationale***, des pourcentages ont été calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la



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**.

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 **2016**.

Or. en

### *Justification*

*L'amendement souligne le fait que tous les types de mécanismes de marché ne sont pas acceptables: ils doivent être juridiquement contraignants et s'appliquer à la majorité des émissions.*

#### **Amendement 4**

##### **Proposition de directive**

##### **Considérant 4**

###### *Texte proposé par la Commission*

(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.

###### *Amendement*

(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. ***Ces dérogations ne concernent que les émissions dues aux activités de l'aviation jusqu'en 2016 et sont prévues par l'Union en vue de faciliter la conclusion d'un accord, à l'occasion de la 39<sup>e</sup> assemblée de l'OACI, sur l'adoption d'un mécanisme de marché mondial qui puisse être ratifié. Il ne conviendrait d'élaborer de nouvelles mesures législatives qu'au cas où une telle mesure serait adoptée en 2016. À cette fin, après l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission devrait remettre un rapport complet au Parlement européen et au***

**Conseil et, le cas échéant, proposer rapidement des mesures qui tiennent compte des résultats de l'assemblée.**

Or. en

*Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

**Amendement 5**

**Proposition de directive  
Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes 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.

*Amendement*

(9) L'application d'un pourcentage aux émissions vérifiées pour les vols à destination et au départ d'aérodromes dans les pays tiers, ou l'utilisation d'une autre approche par les exploitants, devrait concerner les émissions de 2014 **à 2016**, afin de laisser aux exploitants le temps de se familiariser avec ces approches lors de la planification leurs activités de vol.

Or. en

*Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

## Amendement 6

### Proposition de directive Considérant 10

#### *Texte proposé par la Commission*

(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.

#### *Amendement*

(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 **2014-2016**. 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.

Or. en

#### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

## Amendement 7

### Proposition de directive Considérant 11 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) L'efficacité environnementale de l'inclusion de l'aviation dans le SEQE a été réduite du fait de la réduction du champ d'application géographique. Compte tenu de ce fait, et conformément à la politique de réduction appliquée à tous les autres secteurs, à compter de 2015, il convient de porter à 40 % le taux de mise aux enchères, comme c'est déjà le cas pour les autres secteurs. Un facteur de réduction linéaire conforme à celui des autres secteurs devrait être appliqué.***

Or. en

### *Justification*

*La limitation du champ d'application provoque une réduction drastique de l'effet environnemental du SEQE, qu'il serait peut-être possible de compenser en partie par une augmentation de la quantité de quotas mis aux enchères et par une baisse du plafonnement.*

## Amendement 8

### Proposition de directive Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(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.***

***supprimé***

Or. en

## *Justification*

*En lien avec l'amendement du considérant 4.*

### **Amendement 9**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point b

#### *Texte proposé par la Commission*

(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;

#### *Amendement*

(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 **2016**, 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;

Or. en

## *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

### **Amendement 10**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point c

#### *Texte proposé par la Commission*

(c) les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant

#### *Amendement*

(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 1 000 tonnes;

chaque année civile jusqu'en **2016**, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1 000 tonnes;

Or. en

#### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

#### **Amendement 11**

##### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 2 – alinéa 2

##### *Texte proposé par la Commission*

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]**.

##### *Amendement*

En ce qui concerne **les activités** de 2013 à **2016**, les États membres publient le nombre de quotas d'aviation alloués à titre gratuit à chaque opérateur pour ...\*

---

**[OP: prière d'insérer la date correspondant à quatre mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.]**

Or. en

#### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus,*

*l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 3 – alinéa 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La réserve spéciale définie à l'article 3 septies est réduite de manière à continuer de représenter 3 % du total. Les quotas restants sont supprimés.***

Or. en

#### *Justification*

*La réserve spéciale doit continuer de représenter 3 % de la quantité totale des quotas en circulation, compte tenu de la réduction du champ d'application de la directive. Afin de rapprocher le bénéfice environnemental de celui prévu par le SEQE initial, les quotas demeurant dans la réserve spéciale après allocation aux nouveaux entrants devraient être annulés, et non mis aux enchères par les États membres, car cela provoquerait une augmentation des émissions.*

## **Amendement 13**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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**

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 **2013-2016** est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée en application **du**

*l'article 28 bis*, points a) à c).

*paragraphe 1*, points a) à c).

Or. en

### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

## **Amendement 14**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7

#### *Texte proposé par la Commission*

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.»

#### *Amendement*

7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en 2016, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les **résultats obtenus. Dans le cas où un accord sur un mécanisme de marché mondial qui puisse être ratifié est conclu, ce rapport inclut des propositions, le cas échéant, en réaction à ces évolutions.**

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 **2016**, 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.»



*Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

**Amendement 15****Proposition de directive****Article 1 – point 1 bis (nouveau)**

Directive 2003/87/CE

Article 3 quater – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

***À l'article 3 quater, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:***

***"2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, pendant une période de deux ans, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.***

***À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, ces quotas diminuent d'un facteur linéaire de 1,74 % par année civile. Ce pourcentage peut être révisé dans le cadre du réexamen général de la présente directive."***

*Justification*

*Alors que les autres secteurs concernés par le SEQE sont tenus de réduire leurs émissions de 21 % d'ici 2020, le secteur de l'aviation ne doit obtenir pour sa part qu'une réduction de 5 %. Le Parlement européen s'était opposé à cet aménagement lors des négociations de 2008. Il a invariablement réclamé le traitement égalitaire de tous les secteurs. L'efficacité environnementale du SEQE de l'aviation est considérablement réduite du fait du champ*

*d'application limité. Pour obtenir une meilleure intégrité environnementale du SEQE, un facteur linéaire de 1,74 % est appliqué chaque année afin d'obtenir le traitement égalitaire de tous les secteurs concernés par le SEQE.*

## **Amendement 16**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1 ter (nouveau)**

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 3 quinquies, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:***

***"2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, pendant une période de deux ans, 15 % des quotas sont mis aux enchères. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, 40 % des quotas sont mis aux enchères. Ce dernier pourcentage peut être accru dans le cadre du réexamen général de la présente directive."***

Or. en

### *Justification*

*Alors que la part de quotas mis aux enchères est de 40 % en moyenne dans les autres secteurs (100 % représente la règle, et référence pour les secteurs concernés par la fuite de carbone), cette part n'est que de 15 % dans le secteur de l'aviation. Cette situation fait l'objet de critiques depuis longtemps. L'aviation ne peut être considérée comme un secteur réellement exposé à un risque important de fuite de carbone, car tous les vols empruntant l'espace aérien européen sont soumis au SEQE. La limitation du champ d'application provoque une réduction drastique de l'effet environnemental du SEQE, qu'il serait peut-être possible de compenser en partie par une augmentation de la quantité de quotas mis aux enchères.*

## **Amendement 17**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1 quater (nouveau)**

Directive 2003/87/CE

Article 3 quinquies – paragraphe 4

**À l'article 3 quinquies, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:**

**"4. Les États membres affectent le produit de la mise aux enchères des quotas aux efforts déployés pour lutter contre le changement climatique, en particulier au niveau international, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et faire face au changement climatique dans les pays en développement, ainsi que pour financer des travaux de recherche et de développement en faveur de l'adaptation au changement climatique et de son atténuation, notamment dans le domaine de l'aéronautique et des transports aériens. Le produit de la mise aux enchères est également investi dans les transports à faibles émissions. Il sert aussi à financer des contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds vert pour le climat sous l'égide de la CCNUCC, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.**

**Les États membres informent régulièrement la Commission des mesures qu'ils ont prises en application du premier alinéa."**

Or. en

#### *Justification*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

## **Amendement 18**

### **Proposition de directive**

#### **Annexe**

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – tableau – ligne 37

*Texte proposé par la Commission*

CHINE y compris HONG KONG,  
MACAO *et TAIWAN*

*Amendement*

CHINE, y compris HONG KONG *et*  
MACAO

Or. en

*Justification*

*Taiwan doit faire l'objet d'un traitement séparé au lieu de figurer sous la rubrique "Chine".*

## **Amendement 19**

### **Proposition de directive**

#### **Annexe**

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – tableau – ligne 147 bis (nouvelle)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***TW TAIWAN***

Or. en

*Justification*

*Taiwan doit faire l'objet d'un traitement séparé au lieu de figurer sous la rubrique "Chine".*

## **Amendement 20**

### **Proposition de directive**

#### **Annexe**

Directive 2003/87/CE

Annexe II quater – alinéa 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Pour la période 2014-**2020** et sans

Pour la période 2014-**2016** 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.

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.

Or. en

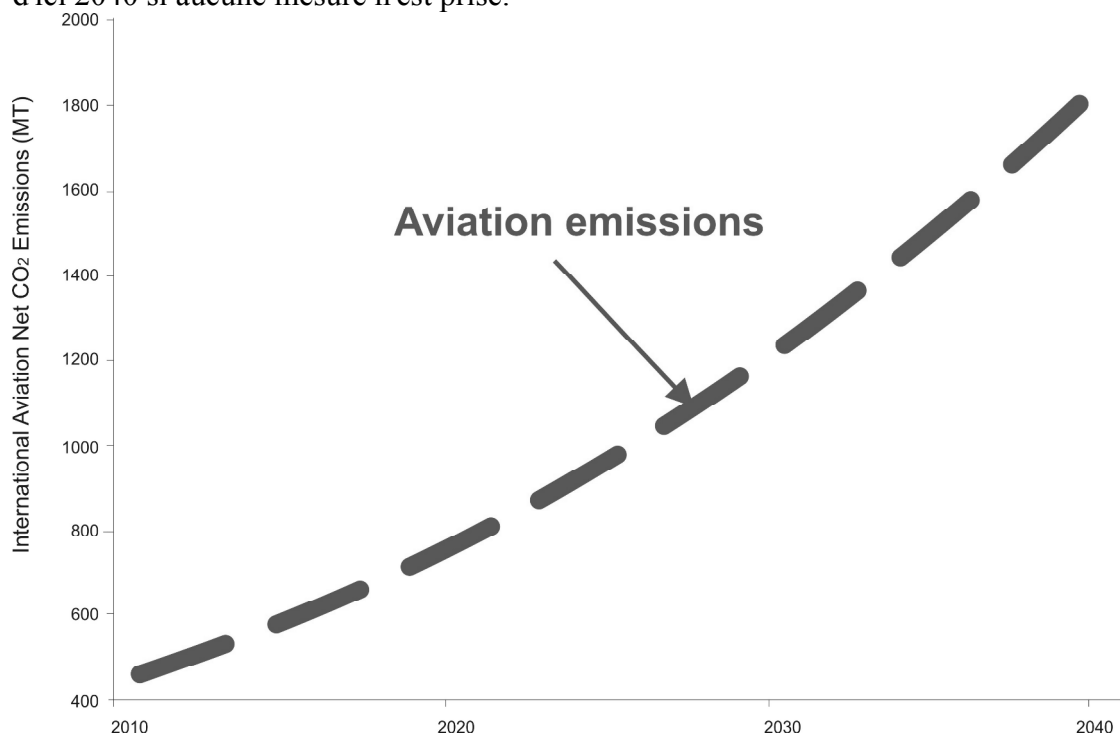
#### *Justification*

*L'actuelle dérogation devrait s'appliquer jusqu'en 2016 seulement, jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI. À la suite des conclusions de l'OACI en 2016 et des résultats obtenus, l'Union pourrait envisager, le cas échéant, de nouvelles mesures devenues nécessaires en vue de refléter le résultat des négociations internationales. L'actuelle dérogation arrivant à échéance en 2016, les législateurs disposent de suffisamment de temps pour mener à terme toute nouvelle procédure de codécision qui s'avérerait nécessaire, compte tenu du fait que la date de restitution prévue pour les quotas d'émissions de 2017 se situe en avril 2018.*

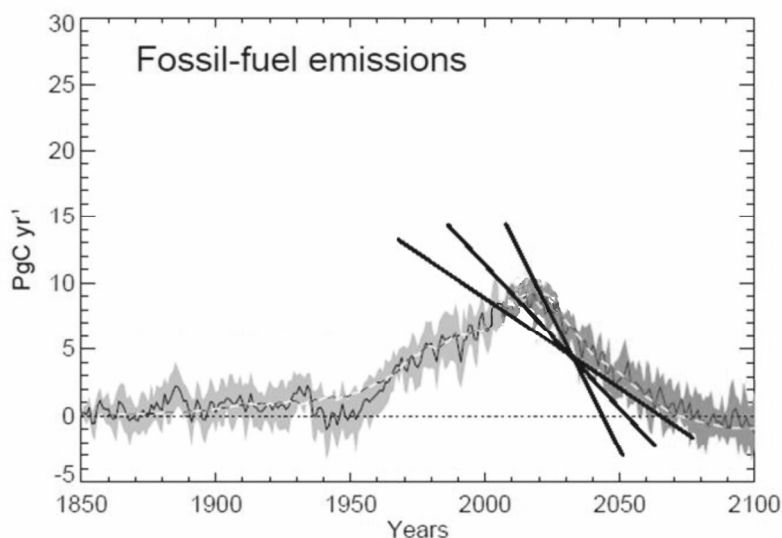
## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Pourquoi faut-il limiter les émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation?

Les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation augmentent rapidement. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit qu'elles atteindront 1 900 Mt d'ici 2040 si aucune mesure n'est prise.



Selon d'autres estimations, elles atteindront de 3 500 à 4 500 Mt d'ici 2050. Selon le GIEC, 3,5 gigatonnes représentent 20 % de la quantité à laquelle nous devons limiter les émissions mondiales d'ici 2050 pour éviter un réchauffement climatique supérieur à 2 degrés.

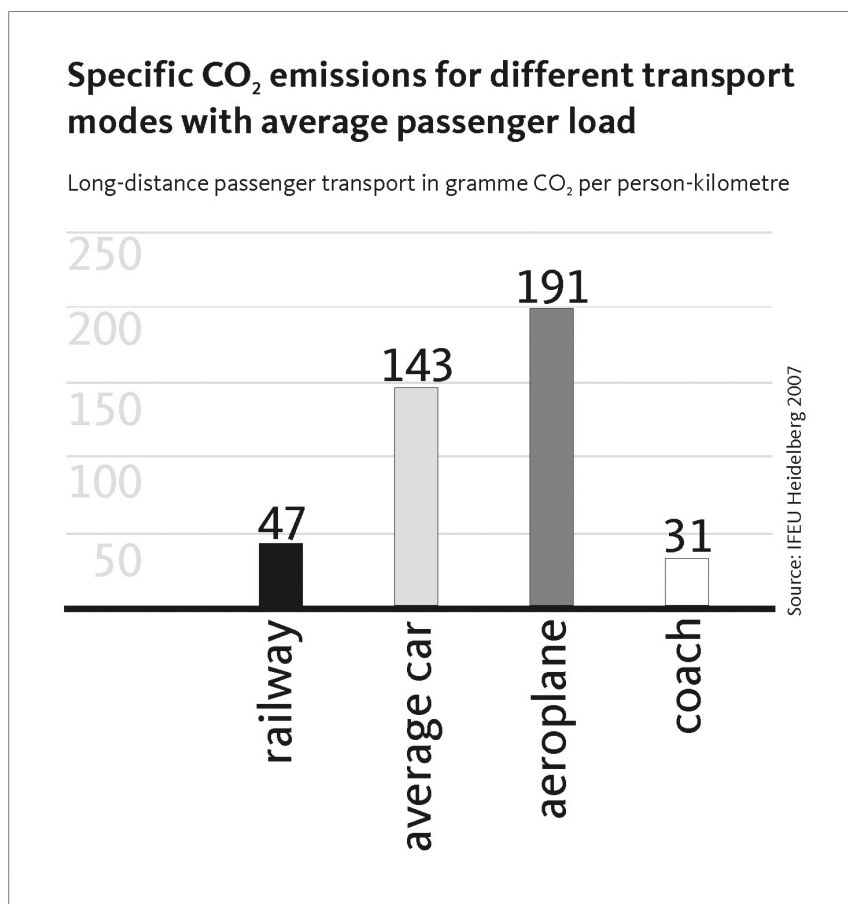


Selon le 5<sup>e</sup> rapport d'évaluation du GIEC, publié en 2013, nous devons radicalement réduire les émissions planétaires de gaz à effet de serre d'ici 2050 si nous voulons conserver une probabilité de 75 % d'atteindre l'objectif d'un réchauffement limité à 2 degrés pour cette année-là.

Source: GIEC

En 1997, par l'intermédiaire du protocole de Kyoto, la communauté internationale a confié à l'OACI la tâche de réglementer les émissions dues aux compagnies aériennes. S'il est indéniable que le protocole de Kyoto ne parvient pas à relever le défi du changement climatique, on ne saurait ignorer qu'au moins l'Union européenne a rempli ses obligations et limité ses émissions. En revanche, aucune mesure significative n'a été prise pour limiter les émissions provenant de l'aviation.

Par souci d'équité envers les autres moyens de transport, le secteur de l'aviation doit aussi participer aux efforts déployés pour limiter le changement climatique. Malheureusement, l'avion est le moyen de transport le moins écologique. Néanmoins, contrairement à d'autres moyens de transport, strictement réglementés et soumis à de nombreuses taxes et redevances, le problème qu'il pose n'a pas encore été abordé à l'échelon européen.



### La législation depuis 2008, les critiques émises par les pays tiers et la légitimité de celles-ci

Après un débat ayant duré plus de deux ans et la participation de toutes les parties prenantes, la législation qui intègre l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission a été adoptée à l'unanimité par le Conseil et par une majorité de plus de 90 % au Parlement européen. L'inclusion de tous les vols au départ ou à destination de l'Europe est une pierre angulaire de cette législation. C'est sur ce point qu'ont porté les critiques émises par les pays

tiers. Toutefois, à la suite d'un pourvoi formé par des compagnies aériennes américaines, la Cour de justice européenne a déclaré que cette législation était pleinement conforme au droit international. Contrairement à ce que prétendent certains pays tiers, qui vont jusqu'à dénoncer une charge scandaleuse qui pèserait sur le secteur, les coûts sont tout à fait modiques. D'après les derniers chiffres, le coût s'élève à 0,03 EUR pour Ryanair et à 0,11 EUR pour Easyjet (d'autres compagnies aériennes dont la flotte est moins économe en énergie pourraient avoir à payer des coûts légèrement plus élevés). Les taxes et les redevances encourues par les États membres de l'Union européenne ou par certains pays tiers sont bien plus élevées.

| Pays        | Législation  | Coûts par vol  |
|-------------|--|--|
| Allemagne   | Luftverkehrssteuer   | Jusqu'à 42,18 € selon la destination   |
| Royaume-Uni | Taxe sur le transport aérien   | Jusqu'à 184 £ chaque 6 000 miles   |
| États-Unis  | Taxe sur le transport international  | 16,30 \$/passager  |
| UE          | SEQE   | 0,03 € (Ryanair)<br>Jusqu'à 2 € /vol intercontinental<br>(estimation de la Commission) |
| Inde        | Redevance de départ + 10,3 % de frais de services (taxe en faveur du développement de l'aéroport de Delhi) | 7,40 €, 10 \$<br>+ 19 €, \$ 25 (uniquement à Delhi)                                    |
| Autriche    | Flugabgabegesetz   | Jusqu'à 35 € selon la distance   |

L'un des principaux arguments avancés par les pays tiers était la prétendue illégalité de la législation de l'Union en raison de son extraterritorialité. Selon la Cour de justice, cet argument était infondé, car seuls les vols au départ ou à destination de l'Europe sont concernés. Néanmoins, la quantité de quotas à restituer dépend de la distance du vol. Mais il ne s'agit pas d'une caractéristique exclusive de la législation de l'Union. En outre, les taxes et redevances nationales appliquent le même principe; ainsi la redevance britannique est beaucoup plus élevée pour un vol à destination du Mexique que pour un vol vers le Canada, même si la distance entre le Canada et le Mexique correspond principalement au territoire américain (voir la carte ci-dessous):



Pour un vol à destination de Toronto, Canada, un passager doit s'acquitter d'une taxe sur le transport aérien de 130 GBP (156 EUR).





Pour un vol en classe affaires de Londres à Mexico (environ 5 000 miles), un passager doit s'acquitter d'une taxe sur le transport aérien de 162 GBP (195 EUR).

### **Le processus de l'OACI et la législation suspensive**

Le manque de légitimité des critiques émises n'a pas empêché l'Union européenne de répondre aux arguments des pays tiers. La législation européenne aurait prétendument formé un obstacle à une convention internationale. Face à cet argument dénué de tout fondement, la Commission, voulant manifester sa bonne volonté, a néanmoins proposé de limiter le dispositif aux vols intérieurs européens pendant un an, en vue de contribuer à la recherche d'un meilleur accord lors de l'assemblée générale de l'OACI en septembre et octobre 2013.

La législation a apporté les précisions suivantes:

*"La dérogation prévue par la présente décision ne vise que les émissions de l'aviation de 2012."*

*(10) (...) Cette dérogation est prévue par l'Union européenne pour faciliter un accord, lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI, sur un calendrier réaliste de mise en place d'un mécanisme de marché mondial au-delà de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI et sur un cadre visant à faciliter la pleine application au secteur de l'aviation internationale de mécanismes de marché nationaux et régionaux, dans l'attente de l'application d'un mécanisme de marché mondial.*

L'assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en septembre et octobre 2013, a adopté une résolution comprenant l'engagement "d'élaborer un mécanisme de marché mondial applicable à l'aviation internationale, compte tenu du travail demandé au paragraphe 19". Il s'agit d'un pas en avant important; malheureusement, la résolution s'accompagne aussi de nombreuses exigences et conditions préalables. Par conséquent, il est loin d'être certain que l'assemblée de l'OACI réussisse à adopter des règles claires pour le mécanisme de marché mondial en 2016. Il faut se rappeler que l'assemblée de l'OACI de 2001 avait déjà approuvé l'échange d'émissions, et nous ne pouvons que constater à regret qu'aucun progrès réel n'a été réalisé.

#### **Assemblée OACI de 2001:**

- c) échange de quotas d'émission;
- c) *approuve* l'élaboration d'un système ouvert d'échange de quotas d'émission applicable à l'aviation internationale;

#### **Assemblée OACI de 2013:**

- 18. décide d'élaborer un mécanisme de marché mondial applicable à l'aviation internationale, compte tenu du travail demandé au paragraphe 19;

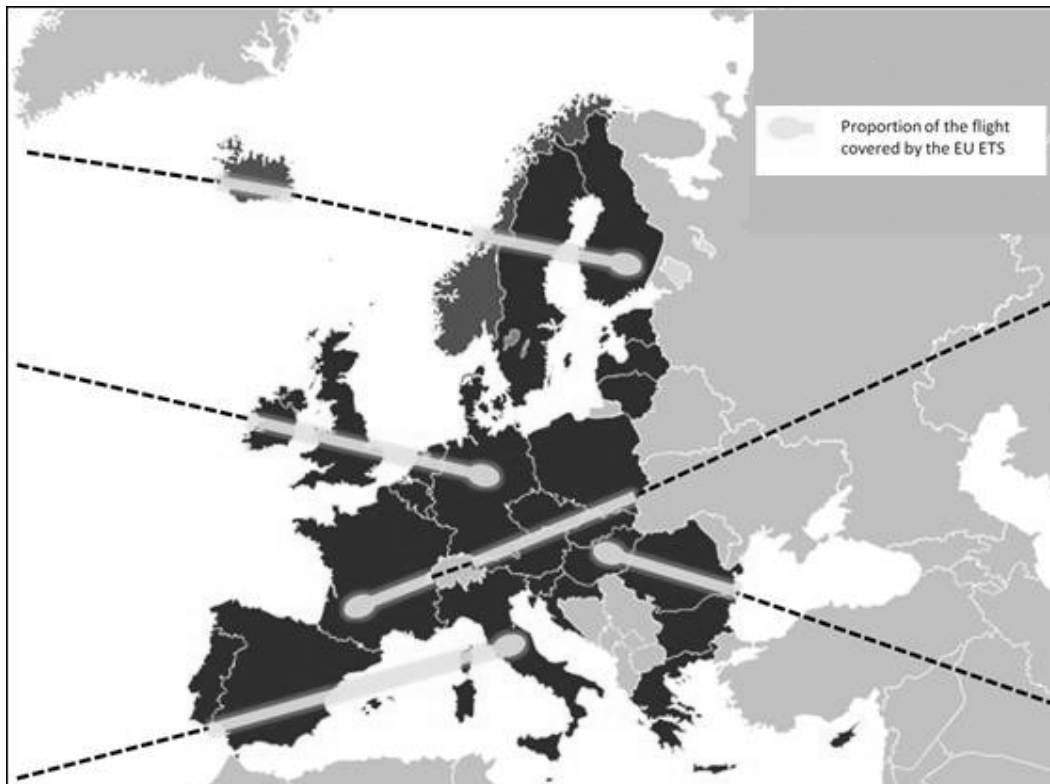
Si l'on effectue une comparaison avec les progrès très différents, réalisés par la CCNUCC, il faut bien reconnaître que même la conférence de Varsovie sur le changement climatique (COP 19) a obtenu des résultats plus concrets et plus positifs que l'assemblée de l'OACI. L'une des conditions essentielles ayant amené l'Union européenne à encore modifier sa

législation était qu'un cadre pour les systèmes en vigueur au niveau national et régional, tel que le système de l'UE, devait être adopté. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Le secteur de l'aviation, principalement représenté par l'association internationale du transport aérien (IATA), s'est malheureusement fortement opposé à l'Union européenne dans le processus de l'OACI. En revanche, il faut reconnaître que l'IATA a œuvré en faveur du processus international. L'engagement du secteur de réduire les émissions de moitié d'ici 2050 va bien au-delà du texte de l'OACI.

### **Les conséquences pour l'Union européenne après l'assemblée de l'OACI**

De nombreuses parties prenantes, notamment l'association européenne des compagnies aériennes à bas coûts (ELFAA) qui représente près de 50 % des vols intra-européens, un grand nombre d'ONG et de nombreux députés du Parlement réclament le maintien de la législation actuelle. Cela signifierait qu'à compter du 1<sup>er</sup> mai de l'an prochain, le SEQE serait appliqué dans son intégralité, y compris aux vols intercontinentaux au départ ou à destination de l'Europe, pour la totalité de la distance parcourue par ces vols. D'autres parties prenantes défendent (parfois en coulisses) une prorogation de l'actuelle décision suspensive jusqu'en 2016 voire 2020, ce qui signifierait que, pendant de nombreuses années, seuls les vols intra-européens seraient concernés, les autres en seraient exclus, indépendamment de leur survol éventuel de l'espace aérien européen.

La proposition de la Commission d'une approche fondée sur l'espace aérien offre un compromis entre ces deux extrêmes:



Source: Commission européenne

Tous les vols au départ et/ou à destination de l'Europe seraient alors visés pour la partie du vol

se déroulant dans l'espace aérien européen. Ainsi, un vol au départ de Paris ou de Londres à destination de l'aéroport d'Istanbul (élément très important car Istanbul s'apprête à ouvrir le plus grand aéroport du monde) serait concerné jusqu'à la frontière grecque, à savoir dans sa quasi-totalité. En vertu de la décision suspensive, le système ne s'applique nullement à ce vol. En vertu de l'approche fondée sur l'espace aérien, le système s'appliquerait à 50 % des émissions d'un vol à destination d'un aéroport pivot dans les Émirats.

### **La proposition de votre rapporteur**

Sur le principe, votre rapporteur soutient la proposition de la Commission européenne. S'il reste convaincu que la pression des pays tiers n'est pas légitime, il estime néanmoins que le processus international risque de pâtir d'une application du système dans son intégralité. L'approche fondée sur l'espace aérien comporte de nombreux avantages par rapport à la décision suspensive:

- 1) **Protection en matière d'environnement et de climat**  
La proposition de la Commission concerne près de 40 % des émissions par rapport au règlement initial; la décision suspensive n'en concernait que 20 %.
- 2) **Conséquences pour les négociations internationales**  
Une simple prorogation de la décision suspensive serait considérée comme une capitulation sans condition de la part de l'Union européenne. Si des progrès sont réalisés au niveau mondial, c'est en effet grâce à la pression exercée par l'Union européenne. Parmi les propositions examinées dans le cadre de l'OACI, un grand nombre ne réduirait pas véritablement les émissions provenant de l'aviation, tandis que seule une croissance neutre sur le plan des émissions de carbone est envisagée à partir de 2020. La principale stratégie de l'OACI est fondée sur les compensations (essentiellement les mécanismes pour un développement propre) et les biocarburants. Il est important de présenter une solution de remplacement qui tienne compte du débat critique dans l'Union européenne concernant ces deux instruments. Notre système introduit de fait une obligation de réduire les émissions, même si cette réduction n'est que de 5 %.
- 3) **Compétitivité des aéroports et du secteur de l'aviation européens**  
La décision suspensive a des effets sur la compétitivité des compagnies aériennes et des aéroports européens. Les grands aéroports pivots à proximité de l'Union européenne, tels que celui d'Istanbul, en tireraient bénéfice si celle-ci était prorogée. Les compagnies aériennes qui volent majoritairement à l'intérieur de l'Europe subissent un désavantage concurrentiel par rapport aux compagnies qui sont en mesure de compenser les vols qu'elles effectuent à l'intérieur de l'Europe.
- 4) **Situation juridique**  
Sur la base de l'arrêt de la Cour de justice européenne et de la convention de Chicago, il est évident que l'approche fondée sur l'espace aérien est pleinement conforme au droit international. Le conseil de l'OACI a soutenu cette approche à l'unanimité début septembre. La résolution de l'OACI, qui n'inclut pas une approche fondée sur l'espace aérien, n'est pas juridiquement contraignante sur ce point, étant donné que l'Union et d'autres instances ont émis des réserves.

## **Amendements proposés par votre rapporteur**

Bien que proposant d'adhérer dans toute la mesure du possible à la proposition de la Commission, votre rapporteur estime que certains amendements relèvent du raisonnable.

### **1. Situation juridique après 2016**

La modification de la directive ne se justifie que parce que nous attendons une percée en 2016 sous la forme d'un accord juridiquement contraignant pour l'aviation internationale. S'il y a là une réelle possibilité, elle n'est pas du tout garantie. C'est pourquoi il est raisonnable de limiter l'approche fondée sur l'espace aérien à 2016 et de réintroduire l'application du SEQE dans son intégralité à compter de 2017. Si la convention internationale était réellement adoptée au sein de l'OACI en 2016, l'Union européenne serait bien entendu prête à modifier sa législation en conséquence.

### **2. Amendements destinés à renforcer l'ambition et l'intégrité environnementale ainsi qu'à garantir l'égalité de traitement par rapport aux autres secteurs**

Le niveau de mise aux enchères défini pour l'aviation dans le SEQE n'est que de 15 %, contre une moyenne de 40 % pour les autres secteurs. Le plafonnement est de 5 % seulement, contre 21 % pour les autres secteurs. Ces disparités font l'objet de critiques depuis toujours et, en 2007-2008, le Parlement européen avait déjà demandé, dans le cadre du processus législatif, que tous les secteurs soient traités sur un pied d'égalité. L'approche fondée sur l'espace aérien réduit les émissions relevant du SEQE à 40 % par rapport au système d'origine. Pour limiter les dommages à l'environnement, il convient d'augmenter la mise aux enchères et de réduire les émissions (plafonnement), ne serait-ce qu'au niveau que les autres secteurs sont tenus de respecter depuis début 2013.

## **L'application de la législation de l'Union existante est fondamentale pour permettre des avancées**

Il a été porté à l'attention du rapporteur que, bien que le SEQE-UE ne s'applique qu'aux vols intra-européens, certains États membres semblent aujourd'hui hésiter à mettre en œuvre la législation. Des pays tiers, tels que la Chine ou l'Inde, se refusent à restituer les quotas pour des vols effectués en Europe, par exemple entre Francfort et Londres. Le rapporteur considère qu'il est inacceptable d'entamer des discussions avec le Conseil sur les résultats d'une proposition législative avant que la très limitée législation suspensive ne soit clairement appliquée. Nous ne saurions accepter que des pays tiers, tels que la Chine ou l'Inde, refusent de se conformer à la législation européenne lorsqu'ils exploitent des vols à l'intérieur de l'Union européenne.

## **Une adoption avant le mois d'avril est essentielle**

Tous ceux qui ne souhaitent pas conserver le SEQE-UE pour l'aviation sous sa forme initiale, à savoir applicable à tous les vols intercontinentaux de leur point de départ jusqu'à leur destination finale, doivent s'efforcer de parvenir à un accord sur la modification de la directive d'ici le mois d'avril. À défaut, la législation initiale devra être appliquée à compter du 1<sup>er</sup> mai. Pour cette même raison, un calendrier ambitieux a été fixé, également avec la participation des personnes compétentes au sein de la commission des transports également. Votre rapporteur estime qu'il est nécessaire de parvenir à un accord sur une modification de la directive et il est prêt à discuter avec toutes les parties prenantes, mais il ne recommande pas au Parlement européen de limiter le compromis à une prorogation de la décision suspensive.