



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

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

2012/0238(COD)

21.12.2012

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0238(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

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	12

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0238(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2012)0697),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité FUE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0385/2012),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, traité FUE,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du ...¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du ...²,
 - 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 l'avis de la commission des transports et du tourisme (A7-0000/2012),
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.

¹ JO C ...

² JO C ...

Amendement 1

Proposition de décision Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union et des zones ayant des liens économiques étroits avec l'Union qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la 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 *nées avant le 1^{er} janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes*. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

Amendement

(2) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union et des zones ayant des liens économiques étroits avec l'Union qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences *établies pour les années civiles 2010 à 2012 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes* résultant de la 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. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

Or. en

Justification

Cet amendement précise que la dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE concerne uniquement les exigences établies pour les années civiles 2010 à 2012. Afin d'éviter de devoir procéder à une transposition de la décision par les États membres, le champ d'application de la dérogation doit être formulé de manière précise pour prévenir toute ambiguïté.

Amendement 2

Proposition de décision Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) L'Union européenne attend de l'assemblée de l'OACI qu'elle adopte un mécanisme de marché mondial assorti d'un calendrier réaliste de sa mise en place, ainsi qu'un cadre visant à faciliter l'application générale des mesures régionales et nationales basées sur le marché au secteur de l'aviation internationale, dans l'attente de l'application du mécanisme de marché mondial.

Or. en

Justification

Il convient de préciser que l'UE a des attentes très claires vis-à-vis de l'assemblée de l'OACI et n'admettra pas n'importe quel résultat comme satisfaisant.

Amendement 3

Proposition de décision Considérant 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été ***alloués*** à titre gratuit pour de telles activités ***en*** 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

(3) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que cette dérogation s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont restitué tous les quotas qui ont été ***délivrés*** à titre gratuit pour de telles activités ***au titre de l'année*** 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

Or. en

Justification

Comme indiqué plus haut, la formulation ne doit laisser aucune place à l'interprétation. Il convient donc de préciser que le nombre de quotas à restituer se fonde sur la part de tonnes-kilomètres vérifiés des activités de transport aérien sur la base de l'année de référence 2010. Autrement, les exploitants pourraient interpréter le montant d'une manière différente. De plus, il doit être formulé clairement que seuls les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 sont considérés comme des quotas devant être restitués pour annulation. Il en résulterait, sinon, une distorsion du nombre de quotas en circulation pris comme référence pour les 15% mis aux enchères (voir amendement 4).

Amendement 4

Proposition de décision

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Il y a lieu d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants ou qui sont restitués. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères *sera conforme aux dispositions de l'article 3 quinquies, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE,*

Amendement

(4) Il y a lieu d'annuler les quotas ***du secteur de l'aviation pour 2012*** qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants ou qui sont restitués. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères ***par les États membres devrait être réduit selon les calculs de la Commission pour atteindre les 15% du montant total des quotas du secteur de l'aviation en circulation au titre de l'année 2012,***

Or. en

Justification

Sans cette modification, il n'existe aucune base juridique pour la réduction du montant mis aux enchères. Pour permettre la mise aux enchères d'un nombre réduit de quotas en prenant en compte l'annulation des quotas alloués à titre gratuit selon l'article 2, la décision doit comporter une dérogation à l'article 3 quinquies de la directive, en particulier aux paragraphes 1 à 3. Par conséquent, 15% du montant total des quotas en circulation doivent être mis aux enchères.

Amendement 5

Proposition de décision Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Afin d'éviter une distorsion de la concurrence ou une atteinte à l'intégrité environnementale du système, la présente dérogation devrait être appliquée pour une durée maximale d'un an. De nouvelles mesures législatives pourraient être appropriées uniquement dans le cas où des progrès manifestes et suffisants dans les émissions du secteur international de l'aviation seraient observés au sein de l'assemblée de l'OACI, notamment la conclusion d'un accord sur un mécanisme de marché mondial assorti d'un calendrier réaliste de mise en place dans un cadre non discriminatoire fournissant une couverture complète des émissions du secteur international de l'aviation par les mesures régionales et nationales fondées sur le marché, dans l'attente de l'application du mécanisme de marché international.

Or. en

Justification

Il convient de préciser que la proposition n'est valable que pour une période d'un an et que, dans le cas où aucune solution substantielle ne serait trouvée par l'assemblée de l'OACI, la directive sera appliquée comme prévu, notamment pour la couverture de l'ensemble des vols intercontinentaux.

Amendement 6

Proposition de décision Article premier

Texte proposé par la Commission

Amendement

Par dérogation à l'article 16 de la

Par dérogation à l'article 16 de la

directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, **nées avant le 1^{er} janvier 2014** pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité **en ce** qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué **un** nombre **correspondant** de quotas aux États membres en vue de leur annulation.

directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies **pour les années civiles 2010 à 2012** à l'article 12; paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE pour une activité à destination ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité **en ce** qui concerne 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont restitué **le** nombre de quotas **du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010** aux États membres en vue de leur annulation.

Or. en

Justification

Cet amendement précise que la dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE concerne uniquement les exigences établies pour les années civiles 2010 à 2012. Afin d'éviter de devoir procéder à une transposition de la décision par les États membres, le champ d'application de la dérogation doit être formulé de manière précise pour prévenir toute ambiguïté.

Amendement 7

Proposition de décision **Article 2**

Texte proposé par la Commission

Les États membres annulent tous les quotas de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1^{er} qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été restitués.

Amendement

Les États membres annulent tous les quotas **du secteur de l'aviation** de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1^{er} qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été restitués. **Par dérogation à**

l'article 3 quinquies de la directive 2003/87/CE, les États membres mettent aux enchères un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation pour l'année 2012. Cette réduction doit être proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation.

Or. en

Justification

Sans cette modification, il n'existe aucune base juridique pour la réduction du montant mis aux enchères. Pour permettre la mise aux enchères d'un nombre réduit de quotas en prenant en compte l'annulation des quotas alloués à titre gratuit selon l'article 2, la décision doit comporter une dérogation à l'article 3 quinquies de la directive, en particulier aux paragraphes 1 à 3. Par conséquent, 15% du montant total des quotas en circulation doivent être mis aux enchères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Législation en vigueur:

En 2008, le Parlement européen et le Conseil de ministres ont convenu après un long et méticuleux examen de l'intégration du secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

Le **Conseil** a soutenu la mesure législative à **l'unanimité**; le **Parlement avec plus de 90 pour cent** des voix. La raison invoquée pour l'intégration de l'aviation résidait dans le besoin d'aborder le problème grandissant des émissions de gaz à effet de serre du secteur. À partir de 1990, l'année de référence du protocole de Kyoto, **les émissions de gaz à effet de serre du secteur ont augmenté d'environ 100 pour cent**. On est très loin, dans ces conditions, de répondre à l'impératif de réduire ces gaz à effet de serre et d'atteindre l'objectif de 2°C, approuvé par exemple à Cancun par la communauté internationale.

Ne pas prendre en compte les émissions des compagnies aériennes serait également irresponsable du point de vue de la cohérence et de l'impartialité vis-à-vis des secteurs d'activité et modes de transport qui sont sujets à règlement au sein de l'UE et des États membres. Le système d'échange de quotas d'émission applicables aux compagnies aériennes est **très modéré** comparé à d'autres secteurs de l'Union européenne. Le secteur de l'aéronautique devrait réduire ses émissions de seulement 5 pour cent avant 2020, contre moins 21 pour cent pour les autres secteurs, et il profite des réductions d'autres secteurs. Seuls 15 pour cent des quotas des compagnies aériennes sont mis aux enchères, contre 100 pour cent pour le secteur de l'électricité, avec un nombre réduit de quotas alloués à titre gratuit à d'autres secteurs. Le coût pour les passagers et les compagnies aériennes est très raisonnable. Selon la Commission européenne, le prix d'un billet pour un vol intercontinental augmenterait de moins de 2 euros si les compagnies n'incluent pas le prix des certificats qu'elles obtiennent gratuitement. De nombreuses compagnies, européennes et extra-européennes, ont déjà augmenté leurs prix de manière modérée suite à l'instauration du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Par exemple, Ryanair a augmenté le prix du billet de **25 centimes par vol**¹. De nombreux frais et taxes mis en place par les États membres de l'UE et des pays tiers comme les États-Unis et l'Inde représentent un coût bien plus important.

"Le prix du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour un vol de Londres-Heathrow à Shanghai est plus bas que celui d'une tasse de café à l'aéroport d'Heathrow" (J.G. Gerbrandy, vice-président de la commission ENVI).

La **législation en vigueur couvre l'ensemble des vols au départ ou à destination de l'Europe** et les compagnies de pays tiers participent au système d'échange de quotas d'émission lorsqu'elles décollent et/ou atterrissent en Europe. Les vols à l'arrivée et au départ ont été intégrés principalement pour des raisons environnementales, étant donné que **deux tiers des émissions** sont générés par des vols intercontinentaux et seulement un tiers par les vols à l'intérieur de l'Union européenne. Cette disposition a été examinée attentivement par

¹ Ryanair assure des vols principalement au sein de l'Union européenne.

des juristes de la Commission européenne mais aussi par des juristes indépendants, et il ressort de l'évaluation que la disposition est totalement compatible avec le droit international.

La contestation par les pays tiers et une évaluation critique

Même avant l'adoption de la législation, des pays tiers comme les États-Unis ou la Chine ont manifesté leur opposition à l'intégration des vols de leurs compagnies aériennes respectives. Du fait de l'appréciation juridique et des arguments politiques et environnementaux pour un traitement équitable, le Parlement et le Conseil ont néanmoins décidé d'intégrer les compagnies aériennes des pays tiers sur une base non discriminatoire. L'US Airline Association (association des compagnies de navigation aérienne des États-Unis) et trois compagnies américaines ont contesté la législation en vertu de la loi britannique et la **Cour de justice de l'Union européenne** a été saisie de l'affaire. La Cour a clairement établi que **la législation est en accord avec le droit international** (arrêt de la CJUE dans l'affaire C-366/10 du 21 décembre 2011). Des pays tiers ont fait valoir, notamment, que l'Union européenne taxerait leurs compagnies pour l'utilisation de leur propre territoire aérien, par exemple les compagnies survolant l'espace aérien des États-Unis. Tel n'est pas le cas, puisque le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne se rapporte aux départs et arrivées dans les aéroports, et ce sont les émissions générées durant le vol qui sont mesurées. Ce n'est pas une caractéristique spécifique du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. D'autres redevances et taxes nationales sont appliquées sur la base d'un principe similaire, par exemple au Royaume-Uni ou en Allemagne. La taxe britannique sur le transport aérien de passagers est plus élevée pour un vol à destination de Mexico que pour un vol à destination de Toronto.

Vol de Londres à Mexico



Un vol en classe affaires de Londres à Mexico après le 1^{er} avril 2012 (environ 5 000 miles) sera taxé (taxe sur le transport aérien de passagers) à hauteur de 162 £ (195 EUR / 257 \$).

Vol de Londres à Toronto

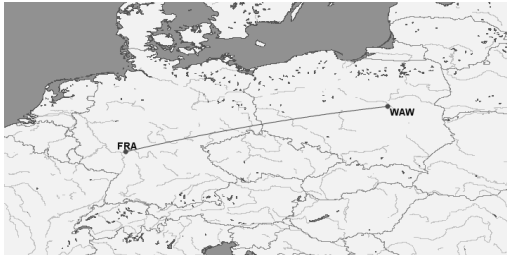


Un vol pour Toronto, Canada (environ 3 500 miles) sera seulement taxé (taxe sur le transport aérien de passagers), à hauteur de 130£ (156 EUR / 206 \$).

La différence de prix est relative à la différence de distance. Une grande partie du trajet se situe dans l'espace aérien américain. Par conséquent, la différence entre la taxe sur le transport aérien de passagers de 130 £ et celle de 162 s'explique par la plus grande distance, qui se situe

principalement au-dessus de l'espace aérien des États-Unis.
Le même principe s'applique pour la taxe aérienne allemande.

Vol de Francfort à Varsovie



Un vol de Francfort à Varsovie est taxé à hauteur de 7,50 EUR, soit 10 \$ (taxe aérienne allemande).

Vol de Francfort à Tokyo



Un vol de Francfort à Tokyo est taxé à hauteur de 42,18 EUR, soit 56 \$ (taxe aérienne allemande).

Cela signifie que la différence entre la taxe allemande très basse et la taxe très élevée s'explique par la plus grande distance qui se situe principalement au-dessus de l'espace aérien russe.

La mesure allemande et la taxe britannique sur le transport aérien de passagers sont toutes deux acceptées par les pays tiers et **ne sont pas sujettes à des critiques aussi intenses ou à de quelconques représailles**. Comme dans le cas du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, les États estiment que chaque pays est habilité à taxer les vols au départ ou à destination de leurs territoires respectifs. Il s'agit également là de la justification des taxes américaines et indiennes. Cela démontre que **l'élément politique est majeur dans le débat**. Certaines réticences tiennent peut-être au sentiment que la législation de l'Union européenne n'est pas aussi importante que celle des États membres. D'autre part, le fait que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne soit tout particulièrement justifié par le changement climatique peut représenter un motif supplémentaire des sévères critiques émanant de certains pays tiers. Par exemple, la nouvelle majorité à la Chambre des Représentants américaine veut démontrer que le projet de loi Waxman-Markey sur l'énergie, qui prenait aussi en compte l'aviation internationale, est devenu sans objet.

Le processus OACI

Dès 1997, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été chargée de réglementer les émissions du secteur de l'aviation.

Malheureusement, à ce jour, aucune solution n'a été trouvée. L'UE a toujours soutenu que l'option que nous préférons était bien entendu un accord international, et le devoir de continuer les négociations est inscrit dans la législation du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Lors d'une **réunion du conseil de l'OACI le 9 novembre 2012**, des progrès importants ont été réalisés en direction de l'objectif de la réglementation mondiale des émissions du secteur de l'aviation. Un groupe de haut niveau a été mis en place afin de préparer une solution pour la prochaine assemblée générale de l'OACI. L'assemblée générale de l'OACI se réunit seulement tous les trois ans, et la prochaine réunion aura lieu en septembre 2013. Les pays tiers qui s'opposent au système européen ont toujours affirmé qu'ils voulaient une solution internationale par le biais de l'OACI.

Malheureusement, jusqu'à ce jour, ceux qui s'opposent au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne n'ont pas réussi à dégager un accord sur la manière dont l'OACI doit résoudre le problème. Mais il est tout de même nécessaire de reconnaître **l'engagement fort des responsables de l'OACI.**

La proposition "Stop the Clock"(arrêter le compteur)

Compte tenu de la dernière décision du conseil de l'OACI du 9 novembre 2012, la Commission européenne a annoncé une proposition visant à suspendre l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour les vols intercontinentaux.

Le 20 novembre, la Commission a soumis une proposition au Parlement et au Conseil afin d'arrêter le compteur. Cette proposition **a pour but d'accentuer la dynamique positive au sein de l'OACI et d'améliorer les chances d'un résultat positif à l'issue de l'assemblée générale 2013 de l'OACI.** Premièrement, en développant un mécanisme de marché mondial et deuxièmement en adoptant un cadre facilitant l'application par les États des mesures basées sur le marché aux transports aériens internationaux durant la période précédant l'entrée en vigueur d'un mécanisme de marché mondial.

La proposition prévoit de **ne pas appliquer le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour les vols intercontinentaux aux émissions de gaz à effet de serre pour l'année 2012.** Les vols à l'intérieur de la zone européenne seront couverts par l'obligation de la directive, comme décidé par le Parlement et le Conseil en 2008. **L'ensemble des mesures sont non discriminatoires, ce qui signifie que la même règle s'applique aux transporteurs de l'Union et aux transporteurs de pays tiers.** Ainsi un transporteur de l'Union qui décolle d'un aéroport en direction d'un pays tiers est exempté et un transporteur de pays tiers se déplaçant à l'intérieur de l'espace européen sera couvert par l'obligation de la directive.

Recommandation de votre rapporteur:

Votre rapporteur **se félicite de la proposition de la Commission** et recommande **une adoption rapide**. En vertu de la directive actuelle, les compagnies aériennes doivent soumettre leurs quotas avant le 30 avril 2013. Par souci de clarté juridique, la procédure législative doit être conclue avant cette date, étant entendu que les arguments doivent être évalués avec attention et que les membres des commissions ENVI et TRAN doivent avoir la possibilité de proposer des amendements.

Certains amendements semblent être nécessaires pour des raisons juridiques. Ils permettent de clarifier la finalité de la proposition, définie dans l'exposé des motifs, les considérants et la communication jointe par la Commission.

Étant donné que la Commission n'envisage aucune transposition dans la législation nationale des États membres, la décision doit être formulée de manière précise et ne laisser aucune marge d'interprétation. En établissant de manière explicite quelles conditions seront couvertes par la dérogation, ainsi que le nombre et le type de quotas que les opérateurs doivent restituer pour faire usage de la dérogation, la sécurité juridique est assurée.

Il est d'autre part nécessaire d'établir une base juridique pour la réduction des montants mis aux enchères, ce qui n'a pas été encore fait, étant donné que la proposition comporte une seule dérogation à l'article 16. Si le calcul du montant mis aux enchères reste inchangé, ce même montant devra être mis aux enchères par les États membres, ce qui n'est manifestement pas l'objectif. Au contraire, le montant mis aux enchères doit représenter 15% du montant total des quotas du secteur de l'aviation pour l'année 2012 (voir les amendements 1, 3, 4, 6, 7).

Il convient de préciser qu'une application du système uniquement à l'intérieur de l'UE **ne peut être une possibilité pour une période supérieure à un an**. L'ensemble des compagnies utilisant les mêmes voies aériennes reçoivent un traitement égal. Les quotas devant être restitués avant le 30 avril 2013 couvrent l'année 2012, une année durant laquelle le prix du carbone était très bas (entre 6 et 8 euros) et les compagnies pouvaient utiliser jusqu'à 15% des crédits MDP (environ 0,40 euros). C'est pour cela que toute distorsion potentielle de la concurrence entre les transporteurs de l'UE et des pays tiers quant à l'intérêt d'emprunter des voies aériennes différentes est limitée, par exemple 13,6 centimes pour un vol d'Hambourg à Francfort. Toute prolongation de cette situation pourrait cependant causer des distorsions importantes de la concurrence et ne serait pas assez ambitieuse d'un point de vue environnemental. C'est pour cela qu'il est nécessaire de préciser que le processus "Stop the Clock" ne peut être prolongé au-delà du 31 décembre 2013. **Les attentes de l'UE vis-à-vis de l'assemblée de l'OACI** doivent également être précisées. Tout résultat ne pourra être de fait considéré comme satisfaisant. Il est indiqué dans la législation actuelle que nous sommes prêts à modifier notre législation dès lors qu'un accord international sera conclu. Il doit être précisé qu'un accord international qui couvre de manière satisfaisante les émissions des compagnies aériennes ne sera pas mis en place avant la fin de l'année 2013. C'est pour cela que, **dans l'intervalle**, un cadre autorisant les mécanismes régionaux et nationaux doit être adopté. Cependant, l'UE ne saurait accepter une situation dans laquelle la législation actuelle serait supprimée uniquement dans l'attente d'un éventuel accord dans le cadre de l'OACI (voir les amendements 2, 5).

La proposition de la Commission donne la possibilité **d'exposer sans ambiguïté que ce n'est pas l'UE qui fait obstacle à un accord international**. Si, suite à l'adoption de cette

proposition, les pays tiers ne cherchent pas réellement à dégager un compromis au niveau de l'OACI, il s'agira d'un signal sans équivoque que ceux qui se prononcent toujours en faveur d'une solution internationale ne s'impliquent pas réellement. D'autre part, si l'OACI parvient à un accord, ce serait l'option privilégiée de chacun, y compris de l'Union européenne.