



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2013/0344(COD)**

22.1.2014

## **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

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))

Rapporteur pour avis: Mathieu Grosch

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

### Contexte

Le secteur de l'aviation produit actuellement environ 3 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, et ses émissions augmentent rapidement. Selon les estimations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ses émissions de CO<sub>2</sub> ont pratiquement doublé entre 1990 et 2006, alors que la consommation de combustibles fossiles, tous types confondus, a augmenté de 34 %. L'OACI en prévoit une augmentation de 63 à 88 % d'ici à 2020, date à laquelle l'Union européenne devrait produire 20 % d'émissions en moins qu'en 1990, conformément à ses engagements.

Seule une stratégie d'envergure internationale permettra de lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Les émissions de CO<sub>2</sub> et le changement climatique ne se limitent pas aux frontières nationales, de sorte que seuls des objectifs adoptés par tous ont du sens, ce qui n'est possible que moyennant un accord par le truchement de l'OACI.

Lors de son assemblée de 2013, l'OACI a admis la nécessité de mécanismes fondés sur le marché (MBM) pour promouvoir la croissance durable du secteur de l'aviation et a convenu de la faisabilité de trois types de mécanisme (compensation obligatoire avec ou sans répartition des recettes et échange de quotas d'émissions). Elle a décidé d'élaborer un mécanisme fondé sur le marché mondial qui serait arrêté par l'assemblée de 2016 et mis en application à partir de 2020.

### Proposition de la Commission

La dernière proposition de la Commission exempterait de l'application du système d'échange de quotas d'émission les vols à destination des pays tiers en 2013 et n'y soumettrait que la partie des vols internationaux qui se passe dans l'espace aérien de l'espace économique européen (EEE) (12 milles nautiques au-delà du point le plus éloigné des côtes d'un territoire de l'EEE) entre 2014 et 2020.

Les vols au départ et à destination des pays à faibles revenus et des pays à revenus intermédiaires qui représentent moins de 1 % des activités de l'aviation internationale seraient exemptés du système conformément à la résolution de l'OACI. En outre, les exploitants d'avions d'affaires sont soumis à de nouveaux plafonds en matière d'exemption, ce qui est une bonne chose sachant que l'exemption leur évite de coûteuses dépenses de mise en conformité sans avoir véritablement d'incidence sur les émissions évitées.

### Un accord international par le truchement de l'OACI est la solution à long terme

Bien que l'exemption accordée aux pays à faibles revenus réponde à une demande importante formulée dans la résolution de l'OACI, le recours à une méthode fondée sur l'espace aérien pourrait compromettre la bonne volonté des uns et des autres qui sera nécessaire pour aboutir à un accord international en 2016. Le risque est d'autant plus grand que l'"espace aérien européen" ne fait l'objet d'aucune définition universelle. Le présent avis privilégie donc la prolongation de la suspension décidée en 2012 jusqu'à la prochaine assemblée de l'OACI.

D'ici là, la Commission devrait intensifier les contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers en faveur d'un accord entre les membres de l'OACI et encourager davantage de pays à s'aligner sur le système d'échange ou à adopter des mécanismes comparables à titre provisoire. Ces démarches doivent s'accompagner d'autres mesures de réduction des émissions de l'aviation, notamment la mise en place d'un "ciel unique européen", qui réduirait autant que possible les retards et les modifications de parcours dus au contrôle du trafic aérien.

### **Besoin de stabilité**

La prolongation de la suspension se justifie également par la fréquence des modifications auxquelles le secteur a été confronté ces dernières années. À l'origine, le régime de 2012 devait prévoir l'application du système d'échange à tous les vols au départ et à destination de l'Europe, mais les vols au départ et à destination des pays tiers en ont ensuite été exclus. La Commission propose à présent de maintenir cette exclusion pour 2013 puis d'introduire un troisième régime pour la période 2014-2020.

Votre rapporteur propose, quant à lui, de conserver le régime de 2012 jusqu'en 2016 au moins et jusqu'en 2020 si la prochaine assemblée de l'OACI convient de l'introduction d'un mécanisme mondial à cette date. Si l'OACI ne parvenait pas à un accord, une méthode fondée sur l'espace aérien serait appliquée à partir de 2017.

Une telle méthode optimiserait les possibilités de parvenir à un accord international sans remettre en cause le droit de l'Union européenne de réglementer son propre espace aérien, droit garanti par la convention de Chicago et consacré par la Cour de justice. L'Union montrerait aux partenaires internationaux qu'elle est disposée à participer de manière constructive aux négociations internationales et bilatérales. Elle ferait savoir par la même occasion qu'elle escompte de l'OACI le respect de son engagement à parvenir à une décision en 2016 et qu'elle n'admettrait pas de retard supplémentaire.

## **AMENDEMENTS**

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### **Amendement 1**

#### **Proposition de directive** **Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

(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".

**Amendement 2**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(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. Parallèlement, 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".

*Amendement*

***(1 bis) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Le moyen le plus efficace pour résoudre les problèmes du type de ceux que posent les émissions du secteur de l'aviation à l'échelle du globe est l'adoption d'une stratégie internationale prévoyant l'obligation de se conformer aux mêmes mécanismes ou d'atteindre les mêmes objectifs à l'aide de mécanismes différents. Un accord international par le truchement de l'OACI offre les meilleures chances de garantir la viabilité à long terme.***

### **Amendement 3**

#### **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) L'adoption de la décision 2013/377/UE<sup>4bis</sup> a permis la réalisation de progrès importants au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en vue de la conclusion d'un accord global à la prochaine assemblée. De façon à faciliter un tel accord, à préserver la compétitivité du secteur européen du transport aérien, et à éviter des mesures de rétorsion commerciale, il est souhaitable d'étendre temporairement - au moins jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'ICAO en 2016 - ces dispositions suspensives.**

---

<sup>4bis</sup> Décision 2013/377/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2013 dérogeant temporairement à 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

## Amendement 4

### 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 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***.

*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 d'ici l'entrée en application d'un mécanisme de marché mondial, ***l'inclusion d'émissions résultant de vols à destination et au départ de pays ne faisant pas partie de l'Espace économique européen (EEE) et le calcul***, par Eurocontrol, ***de*** pourcentages 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 ***ne s'appliquent qu'à partir de 2017 si un mécanisme de marché mondial n'est pas adopté lors de la prochaine assemblée de l'OACI en 2016***. 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'***à la mise en place d'un mécanisme de marché mondial***.

## Amendement 5

### Proposition de directive Considérant 4

*Texte proposé par la Commission*

(4) Les dérogations prévues dans la présente directive tiennent compte des

*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.

résultats des contacts bilatéraux et multilatéraux avec les pays tiers, que la Commission maintiendra au nom de l'Union. *Si ces négociations amènent les pays tiers à accepter de s'aligner sur le système européen d'échange de quotas d'émission ou à adopter des mécanismes équivalents, il convient d'adapter en conséquence les dérogations prévues dans la présente directive.*

## **Amendement 6**

### **Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 bis) Pour que le système de l'Union européenne jouisse de la confiance à l'échelle internationale, il y a lieu que les États membres utilisent les recettes générées par l'application du système d'échange de quotas d'émission au secteur de l'aviation pour atténuer les effets des émissions dudit secteur, notamment par une aide aux mesures de protection du climat des pays en développement en application de l'article 3 quinquies, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.*

## **Amendement 7**

### **Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(4 ter) Dans la négociation d'accords portant sur l'aviation avec des pays tiers, l'Union devrait toujours inclure la question des échanges de quotas d'émissions du secteur aéronautique.*



## Amendement 8

### Proposition de directive Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(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.**

**supprimé**

## Amendement 9

### Proposition de directive Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

*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 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.**

**supprimé**

## Amendement 10

### Proposition de directive Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10) Sans préjudice de l'application du mécanisme de marché mondial à partir de 2020, il convient que les émissions dues**

**(10) Il convient que les émissions dues aux vols à destination et au départ de pays tiers qui sont des pays en voie de**

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 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.

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 **à partir de 2014 jusqu'à la mise en place d'un mécanisme de marché**. 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.

## **Amendement 11**

### **Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10 bis) Les vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et la partie continentale de l'EEE doivent également adopter l'approche reposant sur le marché jusqu'à la mise en place d'un mécanisme de marché mondial. Les pourcentages doivent être calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des régions ultrapériphériques qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE.***

## **Amendement 12 Proposition de directive Article 1 – point -1**

Directive 2003/87/CE  
Article 3quinquies – paragraphe 4 – point 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(-1) L'article 3 quinquies, paragraphe 4, point 1, de la directive 2003/87/CE, est remplacé par le texte suivant:***

***4. "Les États membres utilisent les recettes générées par la mise en enchères des quotas pour des actions ou la recherche portant sur le changement climatique."***

### **Amendement 13**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***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:***

***1. Dérogations*** à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3:

### **Amendement 14**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(a) toutes les émissions des vols à destination et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen en **2013**;

***(a) Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant toutes les émissions des vols à destination***

et en provenance de pays en dehors de l'Espace économique européen *pendant chaque année civile de 2013 à 2016. Si l'assemblée de l'OACI décide, en 2016, d'instaurer un mécanisme de marché mondial à partir de 2020, ce mécanisme continuera d'être applicable sur cette période pour les années civiles allant de 2017 à 2020;*

#### *Justification*

*Cette reformulation permet de prolonger les dispositions suspensives et d'exclure les vols au départ ou à destination des pays tiers pour la durée des négociations entre les membres de l'OACI. Elle permet d'éviter toute confrontation avec les compagnies aériennes, qui ont déjà dû se préparer à la proposition initiale de 2012 puis à la suspension dans l'attente d'un nouveau système à partir de 2014.*

#### **Amendement 15**

##### **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) ***Si l'assemblée de l'OACI décide de ne pas instaurer de mécanisme de marché mondial, les États membres, par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis, et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant toutes les émissions imputables aux vols au départ et à destination de pays en dehors de l'Espace économique européen (EEE) pour chaque année civile à partir de 2017*** 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;

## *Justification*

*Cette reformulation permet l'introduction de la méthode fondée sur l'espace aérien européen à partir de 2017 si les négociations entre les membres de l'OACI n'aboutissent pas (voir amendement 7).*

### **Amendement 16**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b bis) Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, jusqu'à ce qu'un mécanisme de marché mondial entre en vigueur, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant les émissions des vols entre les régions ultrapériphériques énumérées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et la partie continentale de l'EEE lorsque, pour refléter le pourcentage de vols effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen, l'opérateur de ces vols a restitué des quotas correspondant aux pourcentages calculés par Eurocontrol sur la base de la partie de la distance orthodromique entre les principaux aéroports de l'EEE et des régions ultrapériphériques qui ne dépasse pas 12 milles au-delà du point le plus éloigné de la partie continentale de l'EEE ou calculés en vertu du paragraphe 6;*

### **Amendement 17**

#### **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 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;

**Amendement 18**

**Proposition de directive**

**Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – point d

*Texte proposé par la Commission*

(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.

**Amendement 19**

**Proposition de directive**

**Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

*Amendement*

(c) **Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant les émissions des vols assurés par un exploitant d'aéronef non commercial durant chaque année civile jusqu'à l'entrée en vigueur d'un mécanisme de marché mondial**, lorsque les émissions imputables à cet exploitant d'aéronef au cours de l'année civile sont inférieures à 1 000 tonnes;

*Amendement*

(d) **Par dérogation à l'article 12, paragraphe 2 bis et à l'article 14, paragraphe 3, les États membres jugent que les critères définis dans ces paragraphes sont respectés concernant 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.**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

Les émissions vérifiées visées au paragraphe 1, **points b) et b) bis** 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.

**Amendement 20**

**Proposition de directive**

**Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

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 en application **de l'article 28 bis**, points a) à c).

*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 en application **du paragraphe 1**, points a) à c) **du présent article**.

*Justification*

*Pour qu'on comprenne bien qu'il s'agit de l'article 28 bis ajouté par la directive proposée.*

**Amendement 21**

**Proposition de directive**

**Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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.

dehors de l'EEE *et les vols à destination et au départ d'un aéroport situé dans l'une des régions ultrapériphériques*, 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. *L'exploitant est informé du résultat des calculs effectués par l'autorité compétente* et 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.

## **Amendement 22**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**6 bis. La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil de l'avancée des négociations entre les membres de l'OACI et avec les pays tiers.**

## **Amendement 23**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

7. À la suite de l'assemblée de l'OACI en

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.

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.  
***Toute proposition devrait être accompagnée d'évaluations détaillées de l'impact.***

## **Amendement 24**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 2003/87/CE

Article 28 bis – paragraphe 7 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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*

Si un mécanisme mondial ne s'applique pas, 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, 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 25**

### **Proposition de directive**

#### **Annexe II quater – alinéa 1**

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***Le pourcentage des émissions visé à l'article 28 bis pour les vols à destination et au départ d'une région ultrapériphérique est également calculé conformément au tableau ci-après qui***

*sera complété avant adoption par les pourcentages obtenus mutatis mutandis avec la formule, sur la base des meilleures données disponibles, avec l'assistance d'Eurocontrol.*

## **Amendement 26**

### **Proposition de directive**

#### **Annexe II quater – tableau – nouvelles lignes**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Ajouter des lignes pour: la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Modification de 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	
<b>Références</b>	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 24.10.2013	
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 24.10.2013	
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Mathieu Grosch 4.11.2013	
<b>Examen en commission</b>	16.12.2013	20.1.2014
<b>Date de l'adoption</b>	21.1.2014	
<b>Résultat du vote final</b>	+: 31 -: 6 0: 4	
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	