

I

(Actes législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION N° 377/2013/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2013

dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Une approche globale face au problème de la croissance rapide des émissions provenant de l'aviation internationale constituerait par conséquent le moyen le plus adapté et le plus efficace de réduire les émissions de l'aviation.

(2) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques.

(3) L'Union s'est engagée à réduire ses émissions de CO₂, y compris les émissions de l'aviation. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions.

(4) La négociation de tous les accords aériens entre l'Union et des pays tiers devrait viser à préserver la possibilité, pour l'Union, d'agir sur les questions environnementales, et notamment de prendre des mesures tendant à atténuer l'impact du secteur de l'aviation sur les changements climatiques.

(5) Des progrès ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la voie de l'adoption, lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI qui doit se tenir du 24 septembre au 4 octobre 2013, d'un cadre mondial pour une politique de réduction d'émissions qui facilite l'application de mesures fondées sur le marché aux émissions de l'aviation internationale, et pour l'élaboration de mesures fondées sur le marché (MBM) à un niveau mondial. Ce cadre pourrait contribuer de manière significative à la réduction des émissions nationales, régionales et mondiales de CO₂.

(6) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et qui concernent les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union et qui ne sont pas membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), dans des dépendances et territoires des États membres de l'Espace économique européen (EEE) ou dans des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union. 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 ⁽³⁾ concernant la déclaration des émissions vérifiées pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et concernant la restitution correspondante des quotas de

⁽¹⁾ Avis du 13 février 2013 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 16 avril 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 avril 2013.

⁽³⁾ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

2012 associés aux vols à destination et en provenance de ces aéroports. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

- (7) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que la dérogation prévue par la présente décision s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont rendu tous les quotas qui ont été délivrés à titre gratuit pour de telles activités exercées 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.
- (8) Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants d'aéronefs ou qui sont rendus sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la présente décision afin de garantir le respect de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE.
- (9) La dérogation prévue par la présente décision ne devrait pas porter atteinte à l'intégrité environnementale et à l'objectif fondamental de la législation de l'Union en matière de changement climatique, et ne devrait pas non plus donner lieu à des distorsions de concurrence. En conséquence, afin de préserver l'objectif fondamental de la directive 2003/87/CE, qui fait partie du cadre juridique devant permettre à l'Union de réaliser son engagement unilatéral de réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020, ladite directive devrait continuer à s'appliquer aux vols en provenance des aéroports situés sur le territoire d'un État membre et à destination ou provenant d'aéroports situés dans certaines zones ou certains pays se trouvant en dehors de l'Union mais étroitement liés ou associés à celle-ci.
- (10) La dérogation prévue par la présente décision ne vise que les émissions de l'aviation de 2012. Le groupe de haut niveau de l'OACI sur l'aviation civile et les changements climatiques a été mis en place pour fournir des orientations sur la mise en place d'un cadre pour les mécanismes de marché, pour évaluer la faisabilité des options envisagées pour un mécanisme de marché mondial et pour identifier une série de mesures technologiques et opérationnelles. Cette dérogation est prévue par l'Union pour faciliter un accord, lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI, sur un calendrier réaliste de mise en place de MBM à un niveau mondial au-delà de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et sur un cadre visant à faciliter la pleine application au secteur de l'aviation internationale de MBM à un niveau régional et national, dans l'attente de l'application d'une MBM mondiale. Sur cette base, en vue d'assurer une interaction optimale entre ces résultats et le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, de nouvelles mesures pourraient être envisagées. À cet égard, la Commission devrait, lorsqu'elle envisage de prendre des mesures supplémentaires, prendre également en compte les répercussions éventuelles sur le transport aérien intra-européen en vue d'éviter toute distorsion de concurrence.

- (11) La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé des progrès réalisés lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et proposer rapidement, le cas échéant, des mesures législatives en lien avec les résultats obtenus.
- (12) Il est essentiel de garantir la sécurité juridique pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales au vu du délai de restitution du 30 avril 2013 visé dans la directive 2003/87/CE. Par conséquent, la présente décision est applicable à partir de la date de son adoption,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

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 prévues à l'article 12, paragraphe 2 *bis*, et à l'article 14, paragraphe 3, de ladite directive pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays hors de l'Union qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États 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 au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu, le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision, un 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.

Article 2

1. Les États membres annulent tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1^{er}.
2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, les États membres mettent aux enchères un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation. Dans la mesure où ce nombre réduit de quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1^{er} mai 2013, les États membres adaptent en conséquence le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013.

Article 3

Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

Article 4

La Commission fournit les orientations nécessaires à la mise en œuvre de la présente décision.

Article 5

La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil des progrès accomplis dans le cadre des négociations de l'OACI et leur présente un rapport complet sur les résultats atteints lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI.

Article 6

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle est applicable à partir du 24 avril 2013.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

S. COVENEY

Déclaration de la Commission

La Commission rappelle que, conformément à l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE, il convient que le produit de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation serve à lutter contre le changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, et notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement sur la mitigation et l'adaptation, en particulier dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen de transports à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

La Commission note que les États membres sont tenus d'informer la Commission des mesures prises en application de l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE concernant l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas aviation. Des dispositions spécifiques concernant la nature des informations fournies à cet égard figurent dans le règlement (UE) n° .../2013 ⁽¹⁾ relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique, et abrogeant la décision n° 280/2004/CE. Conformément à l'article 18 de ce règlement, des précisions supplémentaires seront données dans un acte d'exécution de la Commission. Les États membres rendront les rapports publics, et la Commission publiera les données agrégées de l'Union sous une forme aisément accessible.

La Commission souligne qu'en plus de permettre une réduction des émissions, qui constitue son principal objectif, un mécanisme de marché mondial fixant un prix, au niveau international, pour les émissions de carbone des transports aériens internationaux pourrait également fournir les ressources nécessaires pour soutenir des mesures en faveur de la mitigation du changement climatique et de l'adaptation à ce phénomène.

⁽¹⁾ Sera publié prochainement au Journal officiel.