



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.12.2006  
COM(2006) 818 final

2006/0304 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

(présentée par la Commission)

{SEC(2006) 1684}

{SEC(2006) 1685}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

Le transport aérien, qui permet le déplacement tant des passagers que des marchandises sur de grandes distances en un temps record et contribue à l'intégration européenne et mondiale, fait désormais partie intégrante de la société du 21<sup>e</sup> siècle. Malheureusement, l'aviation contribue également au changement climatique. En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5 % supplémentaires par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87 % depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le protocole de Kyoto, cette croissance n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique. Elle n'en exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il conviendra de traiter dans le cadre d'une politique efficace et tournée vers l'avenir dans le domaine du changement climatique.

La présente proposition vise à limiter l'incidence de plus en plus marquée de l'aviation sur le climat en intégrant ce secteur dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (ci-après dénommé «système communautaire»).

- **Contexte général**

Le 27 septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Après avoir analysé plusieurs options, la Commission a décidé de mettre en place au niveau communautaire un nouvel instrument fondé sur le marché plutôt que de prendre d'autres mesures financières telles que des taxes et redevances, estimant que «...*la meilleure solution, sur les plans économique et environnemental, consiste à tenir compte de l'impact des transports aériens sur le climat dans le système [communautaire] d'échange des droits d'émissions*». Sur la base de cette conclusion, la Commission a annoncé son intention de soumettre une proposition législative dans ce sens et invité les autres institutions communautaires à examiner la politique et les recommandations formulées dans la communication. La présente proposition vise à exécuter cet aspect essentiel de la stratégie sans remettre en cause d'autres moyens de lutte contre les changements climatiques grâce à une approche d'ensemble basée sur l'amélioration de la technologie et de l'utilisation des avions (en ce compris les améliorations de la gestion du trafic aérien, la recherche, etc.)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir en particulier la section 5 de COM(2005) 459.

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil «Environnement». Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une résolution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté. La Communauté a affirmé à maintes reprises que la température mondiale annuelle moyenne en surface ne devait pas augmenter de plus de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Des politiques et des mesures devraient être mises en œuvre dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin d'atteindre les réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre, par rapport aux niveaux de 1990, nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les objectifs de limitation et de réduction adoptés au titre du protocole de Kyoto tiennent compte des émissions de l'aviation intérieure, mais pas des émissions liées aux vols internationaux. Le protocole prévoit cependant que les parties doivent «chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre ... provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens...., en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale». Les participants à la 6<sup>e</sup> réunion du comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI sont convenus qu'un système d'échange de quotas d'émission propre au secteur de l'aviation et reposant sur un nouvel instrument juridique introduit sous les auspices de l'OACI «semblait suffisamment peu attrayant pour pouvoir d'ores et déjà être abandonné». Cependant la résolution 35-5 de l'Assemblée de l'OACI approuve un système de marché d'émission ouvert et demande le développement de lignes directrices non contraignantes à destination des États afin d'intégrer, si cela s'avère approprié, les émissions résultant de l'aviation internationale dans leurs systèmes d'échange de quotas d'émission. La Commission et les Etats membres participent et soutiennent ce travail dont la finalisation par l'OACI est prévue en 2007. L'Assemblée de l'OACI débattera de cette question en septembre 2007. En tout état de cause, il n'est pas probable que cette proposition entre en vigueur avant cette date. Les orientations finales de l'OACI seront prises en compte, le cas échéant, lors de la procédure de co-décision. L'objectif de la présente proposition est de fournir un modèle pour le marché des émissions de l'aviation qui pourrait être un point de référence pour les contacts de l'UE avec les acteurs-clé internationaux et de promouvoir le développement de systèmes similaires dans le monde entier. La Commission soutient également l'objectif d'un accord visant à adresser de manière efficace les émissions de l'aviation au niveau global.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

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 et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (telle que modifiée). La présente proposition vise à modifier la directive 2003/87/CE de manière à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition vise à protéger, préserver et améliorer la qualité de l'environnement en réduisant l'impact de l'aviation sur le climat. Elle est cohérente avec la politique commune des transports car elle favorise le développement durable des transports aériens.

## 2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

*Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

Lors de l'élaboration de la communication de septembre 2005, il a été tenu compte des conclusions d'une conférence publique sur l'aviation et le changement climatique, tenue pendant la Semaine verte 2005.

La publication de la communication a été suivie de la création, dans le cadre de la deuxième phase du programme européen sur le changement climatique (PECC II), d'un groupe de travail «Aviation» chargé de conseiller la Commission sur des méthodes pour intégrer l'aviation dans le système communautaire. Ce groupe de travail se compose d'experts des États membres et des principaux acteurs intéressés, dont l'industrie, les consommateurs et les organisations de protection de l'environnement.

*Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte*

Les informations recueillies dans le cadre de la consultation des parties intéressées ont été prises en compte aux fins de la conception du système proposé. Les modalités de cette prise en compte figurent dans le rapport d'analyse d'impact.

Une consultation publique par Internet a été organisée du 11 mars 2005 au 6 mai 2005. La Commission a reçu 5 758 réponses. Les résultats peuvent être consultés sur [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

*Domaines scientifiques / d'expertise concernés*

(1) Science du changement climatique; (2) connaissances techniques dans le secteur de l'aviation, provenant notamment des constructeurs de matériel aéronautique, des

autorités aéroportuaires et des compagnies aériennes; (3) connaissances techniques en modélisation; (4) estimations des émissions et données sur le transport aérien.

### Méthodologie utilisée

Modélisation au moyen de modèles mathématiques formels et calculs reposant sur des données statistiques.

### Principales organisations/principaux experts consultés

Administrations nationales, régionales et locales, associations sectorielles, organisations professionnelles, organisations de protection de l'environnement, organisations de consommateurs, instituts scientifiques et instituts de recherche, et autres directions générales de la Commission.

### Résumé des avis reçus et utilisés

Toutes les personnes consultées ont estimé que l'aviation contribuait au changement climatique et que des mesures devaient être prises pour lutter contre ce problème. La préférence est allée à l'échange des quotas d'émission, plutôt qu'aux taxes ou aux redevances. Pour ce qui est de la conception du système, la grande majorité des personnes interrogées ont estimé que c'était aux exploitants d'aéronefs que devaient être imposées les obligations prévues au titre du système. Bien qu'aucun accord n'ait pu être dégagé quant à la couverture géographique du système, la plupart des répondants ont estimé qu'il convenait d'harmoniser la quantité de quotas et la procédure d'allocation. La plupart des parties consultées ont estimé que le système devait être ouvert, sans toutefois porter préjudice au mécanisme de comptabilisation utilisé dans le système communautaire.

### Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Pour chacune des réunions du groupe de travail «Aviation», le rapport final et les ordres du jour, les documents d'information et les présentations peuvent être consultés sur l'internet à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm). Les documents de synthèse communiqués par les parties intéressées en complément des avis formulés dans les comptes rendus figurent également sur le même site internet.

#### • **Analyse d'impact**

La communication de septembre 2005 était accompagnée d'une analyse d'impact évaluant les différentes options stratégiques envisageables pour réduire l'impact de l'aviation sur le climat. La conclusion était que l'échange de quotas d'émission était la solution la plus efficace, sur les plans tant environnemental qu'économique.

La présente proposition est accompagnée d'une nouvelle analyse d'impact, qui examine les différentes conceptions et stratégies possibles pour intégrer l'aviation dans le système communautaire. Il ressort de l'analyse d'impact que, dans la mesure où toutes les compagnies aériennes desservant chacune des liaisons couvertes par le système seraient traitées de façon identique, il est probable qu'elles répercuteraient une grande partie, voire la totalité, des coûts de mise en conformité sur leurs clients.

Les répercussions sur le taux de croissance prévu de la demande seraient limitées: de 142 % en cas de poursuite normale des affaires à un minimum de 135 % sur la période allant de 2005 à 2020, pour tous les vols au départ et à l'arrivée. La mesure envisagée ne devrait pas avoir d'incidence significative sur la concurrence entre compagnies aériennes. La principale différence entre les compagnies aérienne est la longueur du trajet entrepris, l'âge de l'avion utilisé et la charge utile transportée. C'est pourquoi les transporteurs aériens desservant des liaisons plus courtes, utilisant des avions moins récents ou transportant moins de passagers ou de fret seraient davantage touchés que les transporteurs dont les activités sont plus économes en carburant. La mesure envisagée ne devrait pas avoir d'incidence significative sur la concurrence entre aéroports et sur le tourisme. Toutefois, les risques éventuels pour le tourisme pourraient vraisemblablement être réduits en intégrant dans le système tous les vols au départ et à l'arrivée.

La Commission a procédé à une analyse d'impact comme prévu dans son programme de travail: le rapport peut être consulté sur [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### • Résumé des mesures proposées

La présente proposition modifierait la directive 2003/87/CE de manière à intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas dont chacun les autorise à émettre une tonne de dioxyde de carbone par an. Le nombre total de quotas alloués établit un plafond qui limite les émissions globales des participants au système. Au plus tard le 30 avril de chaque année, les exploitants doivent restituer une quantité de quotas correspondant à leurs émissions réelles. Les exploitants peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

L'obligation de surveiller et de déclarer les émissions entrera en vigueur en 2010. À compter de 2011, les émissions du secteur de l'aviation seront plafonnées et les exploitants d'aéronefs devront restituer des quotas pour couvrir leurs émissions.

Les aspects essentiels du système sont les suivants:

- les entités chargées de se conformer aux obligations imposées par le système seront les exploitants d'aéronefs;
- le système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1<sup>er</sup> janvier 2011;
- les vols effectués par des aéronefs d'État, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les

vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5 700 kg sont exclus du système;

- Afin de traiter les autres émissions de l'aviation, la Commission fera une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azote de l'aviation suite à une étude d'impact détaillée;
- afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un État membre seulement;
- contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté;
- le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006;
- un pourcentage fixe de la quantité totale de quotas sera alloué à titre gratuit sur la base d'un référentiel aux exploitants d'aéronefs qui introduiront une demande à cet effet (les premières demandes se rapportant aux données de 2008). Pour la période 2011-2012, ce pourcentage correspondra au pourcentage moyen proposé par les États membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Cette approche sera revue à la lumière des résultats de la révision générale du système de marché d'émission;
- les modalités pratiques des enchères, telles que l'organisation et le calendrier, seront définies dans un règlement de la Commission. Le produit de la mise aux enchères sera utilisé pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour couvrir les coûts administratifs;
- comme les autres participants au système communautaire, les exploitants d'aéronefs devront surveiller leurs émissions de dioxyde de carbone et les déclarer à l'autorité compétente de l'État membre responsable au plus tard le 31 mars de chaque année. Les déclarations doivent être vérifiées afin d'en contrôler l'exactitude. Les principes essentiels gouvernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions énoncés dans la proposition seront précisés dans des lignes directrices;
- les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions;
- les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en œuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés "Unités de réduction d'émission et "Réduction certifiées d'émission" – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les États membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire;

- l'aviation intérieure sera comprise dans le système et traitée de la même manière que l'aviation internationale;
- Une attention particulière au traitement des services aériens à destination de régions éloignées ou isolées, qui sont particulièrement dépendantes des services de transport aérien, peut être accordée de la façon la plus appropriée dans le cadre des mesures existantes telles que les obligations de service public et les aides à caractère social au titre de l'article 87, paragraphe 2, du traité.

- **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 175 du traité (qui était également la base juridique de la directive 2003/87/CE).

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique parce que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après:

- l'échange de droits d'émission n'apportera un avantage économique que si les quotas sont négociables et acceptés dans l'ensemble de la Communauté. Or, cela suppose la mise en place d'un cadre commun;
- compte tenu du degré élevé d'intégration sur le marché communautaire du transport aérien, la mise en œuvre de mesures différentes dans les États membres pourrait créer des distorsions de la concurrence.

L'action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes:

- la meilleure manière de mettre en place des mesures harmonisées en vue de réduire l'incidence de l'aviation sur le climat consiste à adopter une législation au niveau communautaire. Dans la mesure où le même traitement serait réservé à toutes les compagnies aériennes opérant à partir d'aéroports communautaires, les distorsions de la concurrence seraient limitées;
- le Conseil et le Parlement européen ont demandé à la Commission de proposer une action communautaire et ont reconnu le potentiel offert par l'échange de quotas d'émission. La directive 2003/87/CE doit être modifiée de manière à intégrer l'aviation dans le système communautaire;
- l'Union européenne joue un rôle majeur dans le trafic aérien international, puisqu'elle est responsable d'environ la moitié des émissions de CO<sub>2</sub> provenant du transport aérien international déclarées par les pays industrialisés à la CCNUCC;
- la proposition modifie le système communautaire afin de mettre en place un cadre commun, mais confie la mise en œuvre et l'application aux États membres, qui sont mieux placés pour les mener à bien.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

- la proposition réglemeute uniquement les éléments nécessaires pour garantir le bon fonctionnement du système et prévenir les distorsions de la concurrence que pourraient causer des différences de traitement entre les exploitants d'aéronefs d'un État membre à l'autre. Afin de garantir la cohérence et de réduire les coûts de mise en œuvre, la proposition utilise, dans toute la mesure du possible, l'architecture existante du système communautaire. Lorsque les procédures appliquées dans le système existant ne conviennent pas au secteur de l'aviation, la proposition prévoit des dispositions particulières, tout en préservant la simplicité et l'intégrité environnementale du système;
- l'échange de quotas d'émission peut être utilisé pour obtenir un avantage environnemental à un coût moindre; il constitue donc la manière économiquement la plus avantageuse de limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation.

- **Choix de l'instrument**

Instrument proposé: directive.

Le recours à d'autres moyens ne serait pas approprié, pour la raison ci-après.

Dans la mesure où la directive proposée modifie une autre directive de manière à intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire, d'autres instruments n'auraient pas été adéquats.

#### **4. INCIDENCE BUDGETAIRE**

Les dépenses liées aux activités relevant de la présente directive seront couvertes par l'instrument financier pour l'environnement (LIFE+ pour la période 2007-2013). Aucun montant supplémentaire n'est demandé.

#### **5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Clause de réexamen/révision/limitation dans le temps**

La proposition contient une clause de révision.

- **Tableau de correspondance**

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il y soit étendu.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>3</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>4</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>5</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil<sup>6</sup> a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté afin de favoriser la réduction des émissions de ces gaz dans des conditions économiquement efficaces et performantes.
- (2) L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil, du 15 décembre 1993, concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>7</sup>, consiste à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. La Communauté a affirmé à maintes reprises que, pour que cet objectif puisse être atteint, la température mondiale annuelle moyenne en surface ne devait pas augmenter de plus

---

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>5</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>6</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32. Directive modifiée par la directive 2004/101/CE (JO L 338 du 13.11.2004, p. 18).

<sup>7</sup> JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Les études scientifiques et les travaux de recherche menés récemment indiquent que cet objectif à long terme ne restera réalisable que si les émissions mondiales de gaz à effet de serre se stabilisent dans les deux décennies à venir, puis enregistrent des réductions significatives de l'ordre de 15 % au moins, voire de 50%, par rapport aux niveaux de 1990. Les niveaux quantitatifs de réduction à atteindre par les Etats à partir de 2013 afin de réaliser l'objectif de stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre n'ont pas encore été fixés dans le processus international des changements climatiques. Bien que la présente directive doive être cohérente par rapport à la contribution de l'Union Européenne à l'objectif de température à long terme, les méthodes et les bases pour l'allocation des quotas aux opérateurs d'aéronefs couverts par la présente directive au-delà de 2012 devraient faire l'objet d'une révision tenant compte des développements scientifiques et politiques au niveau international.

- (3) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques 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.
- (4) En vertu du protocole de Kyoto, approuvé par la décision 2002/358/CE du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent<sup>8</sup>, les pays industrialisés cherchent à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementés par le protocole de Montréal provenant des combustibles utilisés dans les transports aériens, en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (5) Quoique la Communauté ne soit pas partie prenante de la Convention de 1944 de Chicago, tous les Etats membres sont Parties contractantes à cette Convention et membres de l'OACI et ils continuent de soutenir le travail visant à développer des instruments basés sur le marché en travaillant avec les autres Etats au niveau global. Les participants à la 6<sup>e</sup> réunion du comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI sont convenus qu'un système d'échange de quotas d'émission propre au secteur de l'aviation et reposant sur un nouvel instrument juridique introduit sous les auspices de l'OACI semblait suffisamment peu attrayant pour pouvoir d'ores et déjà être abandonné. En conséquence, la résolution 35-5 de l'Assemblée de l'OACI ne propose pas de nouvel instrument juridique, mais approuve le principe de l'échange ouvert de droits d'émission et la possibilité, pour les États, d'intégrer les émissions résultant de l'aviation internationale dans leurs systèmes d'échange de quotas d'émission.
- (6) En vertu du sixième programme d'action communautaire pour l'environnement institué par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, la Communauté doit définir et prendre des mesures spécifiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions, si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'OACI d'ici à 2002. Dans ses conclusions d'octobre 2002, de

---

<sup>8</sup> JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

<sup>9</sup> JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

décembre 2003 et d'octobre 2004, le Conseil a, à maintes reprises, engagé la Commission à proposer des mesures en vue de réduire l'impact du transport aérien international sur le climat.

- (7) Il convient que les politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et non uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Si l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat continue à augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs afin de lutter contre le changement climatique.
- (8) Dans sa communication du 27 septembre 2005<sup>10</sup>, la Commission a adopté une stratégie en vue de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Parmi les nombreuses mesures proposées, la stratégie prévoyait notamment d'intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et de créer, dans le cadre de la seconde phase du programme européen sur le changement climatique, un groupe de travail «Aviation» chargé d'examiner les méthodes envisageables pour intégrer l'aviation dans le système communautaire. Dans ses conclusions de décembre 2005, le Conseil a reconnu que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; il a par ailleurs invité la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Dans sa résolution du 4 juillet 2006, le Parlement européen a reconnu que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.
- (9) La présente directive vise à réduire la contribution de l'aviation au changement climatique en intégrant les émissions liées aux activités aériennes dans le système communautaire.
- (10) Les exploitants d'aéronefs sont les entités qui exercent le contrôle le plus direct sur le type d'appareil exploité et sur les modalités de cette exploitation; il convient dès lors qu'ils soient tenus de se conformer aux obligations découlant de la directive. Un exploitant peut être identifié au moyen d'un indicateur OACI ou de tout autre indicateur reconnu utilisé dans le numéro d'identification du vol. Si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, il convient de considérer le propriétaire de l'aéronef comme l'exploitant, sauf s'il établit qu'un autre était l'exploitant;
- (11) À partir de 2011, les émissions de vols entre aéroports dans la Communauté doivent être prises en compte dans le système communautaire. À partir de 2012, les émissions de tous les vols à l'arrivée ou au départ des aéroports communautaires doivent être prises en compte. Le système communautaire peut donc servir de modèle pour étendre le système au monde entier. Si un pays tiers adopte des mesures aux moins équivalentes aux exigences de la présente directive en vue de réduire l'incidence sur le climat des vols partant de ce pays et arrivant dans un aéroport communautaire, il

---

<sup>10</sup> COM(2005) 459.

convient de modifier le champ d'application du système communautaire de manière à exclure les vols arrivant dans la Communauté en provenance du pays en question.

- (12) L'aviation exerce une incidence sur le climat de la planète car elle dégage des émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de vapeur d'eau, ainsi que des particules de sulfate et de suie. Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a estimé que l'impact global actuel de l'aviation était deux à quatre fois plus important que l'effet résultant de ses seules émissions antérieures de dioxyde de carbone. Il ressort des travaux de recherche menés récemment par la Communauté que l'incidence totale de l'aviation pourrait être deux fois plus importante que celle du seul dioxyde de carbone. Toutefois, aucune de ces estimations ne tient compte des effets très mal connus des nuages cirrus. En vertu de l'article 174, paragraphe 2, du traité, la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement est fondée sur le principe de précaution; toutes les incidences de l'aviation doivent donc être prises en compte dans toute la mesure du possible. En attendant que le progrès scientifique débouche sur un système de mesure plus adapté pour comparer les différentes incidences, une approche pragmatique et fondée sur le principe de précaution est nécessaire. Les mesures de réduction des émissions d'oxydes d'azote seront couvertes via une autre législation à présenter par la Commission.
- (13) Il convient de définir une méthode d'allocation harmonisée afin d'éviter les distorsions de la concurrence. Afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs, il convient de délivrer un certain pourcentage des quotas par mise aux enchères, suivant des règles à définir par la Commission. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui cessent leurs activités continuent à recevoir des quotas jusqu'à la fin de la période pour laquelle des quotas ont déjà été attribués à titre gratuit.
- (14) Le secteur de l'aviation contribue à l'impact global des activités humaines sur le climat. Il convient que le produit de la mise aux enchères soit utilisé pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique, financer des travaux de recherche et développement en faveur de la limitation et de l'adaptation, et couvrir les coûts de gestion du système. Il serait opportun que le produit de la mise aux enchères serve en particulier 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 et à faciliter l'adaptation dans les pays en voie de développement. Il y a lieu prévoir la communication par les États membres à la Commission des mesures prise en vue de l'utilisation des fonds provenant de la mise aux enchères. Cette communication ne libère pas les États membres de l'obligation de notification de certaines mesures nationales prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité. La présente directive ne préjuge pas de l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'État qui pourraient être intentées en vertu des articles 87 et 88 du traité.
- (15) Il convient, afin d'améliorer le rapport coût-efficacité du système, que les exploitants d'aéronefs puissent, à concurrence d'un plafond harmonisé, utiliser les REC et les UQA résultant d'activités de projets pour s'acquitter de leurs obligations en matière de restitution de quotas.
- (16) Afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant d'aéronef relève d'un État membre. Il convient

d'imposer aux États membres de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'État membre en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une licence d'exploitation ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de référence sont imputables à cet État membre, se conforment aux exigences de la présente directive.

- (17) Afin de garantir l'intégrité du système de comptabilisation pour le système communautaire, il convient, compte tenu du fait que les émissions de l'aviation internationale ne sont pas encore prises en compte dans les engagements des États membres au titre du protocole de Kyoto, que les quotas alloués au secteur de l'aviation soient uniquement utilisés pour respecter l'obligation des exploitants d'aéronefs de restituer des quotas conformément à la présente directive. Toutefois, les exploitants d'aéronefs doivent être en mesure d'échanger un quota alloué au secteur de l'aviation contre un quota qui peut être utilisé par tous les exploitants dans le système par le biais de leur administrateur de registre.
- (18) Il se pourrait que l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) détienne des informations susceptibles d'aider les États membres ou la Commission à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la présente directive.
- (19) Il convient que les dispositions du système communautaire relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions, ainsi qu'aux sanctions applicables aux exploitants, s'appliquent également aux exploitants d'aéronefs.
- (20) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>11</sup>.
- (21) Il convient notamment d'habiliter la Commission à adopter des mesures en vue de mettre aux enchères les quotas du secteur de l'aviation qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit et de modifier les activités aériennes visées à l'annexe I lorsqu'un pays tiers introduit des mesures destinées à réduire la contribution de l'aviation au changement climatique. Étant donné que ces mesures sont d'intérêt général et visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive et à la compléter par l'ajout d'éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées par la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (22) Les objectifs de l'action envisagée ne pouvant pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et pouvant donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) Il convient dès lors que la directive 2003/87/CE soit modifiée en conséquence,

---

<sup>11</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*  
*Modifications apportées à la directive 2003/87/CE*

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

(1) Le titre ci-après du chapitre I est inséré avant l'article 1<sup>er</sup>:

**«Chapitre I**  
**Dispositions générales»**

(2) L'article 3 est modifié comme suit:

- a) le texte suivant est ajouté au point b): «ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité»;
- b) les points suivants sont ajoutés:
  - «o) «exploitant d'aéronef», la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque l'exploitant n'est pas connu ou n'est pas identifié par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;
  - p) «État membre responsable», l'État membre chargé de gérer le système eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18 bis;
  - q) «émissions de l'aviation attribuées», les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un État membre ou à l'arrivée dans un État membre en provenance d'un pays tiers;
  - r) «émissions historiques du secteur de l'aviation», la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I.»

(3) Le chapitre II, le titre du chapitre III et l'article 3 *sexies* suivants sont insérés après l'article 3:

## **«Chapitre II Aviation**

### *Article 3 bis Champ d'application du chapitre II*

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes visées à l'annexe I.

### *Article 3 ter Quantité totale de quotas pour l'aviation*

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2012 correspond à 100 % de la somme des émissions historiques du secteur de l'aviation, pour chaque année.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période visée à l'article 11, paragraphe 2, débutant au 1<sup>er</sup> janvier 2013, correspond à 100 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
3. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la deuxième période visée à l'article 11, paragraphe 2, et pour chaque année suivante correspond à 100 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
4. Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures données disponibles.

### *Article 3 quater Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation*

1. Pendant la période visée à l'article 3 ter, paragraphe 1, un pourcentage de quota sera mis aux enchères. Ce pourcentage correspondra à la moyenne des pourcentages proposés par les Etats membres, en ce compris les quotas mis aux enchères dans leurs plans nationaux d'allocation couverts par le Chapitre III pour la période s'y rapportant.
2. Pour les périodes futures, le pourcentage à mettre aux enchères tiendra compte de la révision générale de la présente directive.
3. La Commission adopte un règlement contenant des dispositions détaillées en vue de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit conformément aux paragraphes 1 et 2. Le nombre de quotas que chaque État membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet État membre dans le total des émissions de l'aviation

attribuées pour tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour la période visée à l'article 3 ter, paragraphe 1, l'année de référence est 2010; pour chacune des périodes suivantes visées à l'article 3 ter, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

Ce règlement, destiné à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est adopté conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 2 bis.

4. Le produit de la mise aux enchères des quotas conformément au paragraphe 3 est utilisé pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique, financer des travaux de recherche et développement en faveur de la limitation et de l'adaptation, et couvrir les coûts de gestion supportés par l'État membre responsable dans le cadre de la présente directive. Les États membres informeront la Commission des mesures prises en vertu du présent paragraphe.
5. L'information fournie à la Commission sur base de la présente directive n'exonère pas les États membres de leur obligation de notification telle que définie à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

#### *Article 3 quinquies*

##### *Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs*

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 3 ter, chaque exploitant d'aéronefs peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit conformément à l'article 3 quater. Une demande peut être introduite en soumettant à l'État membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes de l'opérateur telles que reprises à l'annexe I pour l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes IV et V. Toute demande doit être introduite au moins vingt-et-un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte.
2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, les États membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre du paragraphe 1.
3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 3 ter, la Commission prend une décision concernant:
  - a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 3 ter;
  - b) le nombre de quotas du secteur de l'aviation à délivrer gratuitement pour cette période, conformément à l'article 3 quater,
  - c) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises à la Commission conformément au paragraphe 2.

Le référentiel visé au point c) est calculé en divisant le nombre de quotas indiqué au point b) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, chaque État membre responsable calcule et publie:
  - a) le total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres indiquées dans la demande par le référentiel publié en vertu du point c) du paragraphe 3; ainsi que
  - b) les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet opérateur d'aéronef réalise une activité aérienne telle que reprise en annexe I.
5. Au plus tard le 28 février 2011 et le 28 février de chaque année suivante, l'autorité compétente de l'État membre responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question.

### **Chapitre III Installations fixes**

#### *Article 3 sexies*

#### *Champ d'application du chapitre III*

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités visées à l'annexe I autres que les activités aériennes.»

- (4) Les mots «, autres que les quotas délivrés en vertu du chapitre II, » sont insérés à l'article 6, paragraphe 2, point e), après le mot «quotas».
- (5) Le titre ci-après du chapitre IV est inséré après l'article 11:

### **«Chapitre IV Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes»**

- (6) Le paragraphe 1 bis suivant est inséré à l'article 11 bis:

«1 bis. Sous réserve du paragraphe 3, pendant chacune des périodes visées à l'article 3 ter, les États membres autorisent chaque exploitant d'aéronef à utiliser les REC et les UQA résultant d'activités de projet, à concurrence d'un pourcentage du nombre de quotas qu'il est tenu de

restituer en vertu de l'article 12, paragraphe 2 bis, ce pourcentage correspondant à la moyenne des pourcentages indiqués par les États membres pour la période en question conformément au paragraphe 1.

La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 3 ter.»

(7) À l'article 11 ter, paragraphe 2, le mot «installations» est remplacé par le mot «activités».

(8) L'article 12 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, les mots «du respect des obligations incombant aux exploitants d'aéronefs en application du paragraphe 2 bis ou» sont insérés après le mot «fins»;

b) le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2 bis. Les États membres responsables veillent à ce que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 15, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les États membres veillent à ce que les quotas restitués conformément au présent paragraphe soient ensuite annulés.»

c) les mots «, autres que les quotas délivrés en vertu du chapitre II, » sont insérés au paragraphe 3, après le mot «quotas»;

(9) À l'article 13, paragraphe 3, les mots «l'article 12, paragraphe 3,» sont remplacés par les mots «l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3».

(10) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1:

i) les mots «et des données de tonnage-kilomètre aux fins d'une demande au titre de l'article 3 quinquies» sont insérés après les mots «ces activités»;

ii) les mots «, d'ici le 30 septembre 2003» sont supprimés; et

b) au paragraphe 3:

i) le mot «d'une installation» sont remplacés par les mots «ou exploitant d'aéronef»;

ii) les mots «de cette installation au cours de chaque année civile» sont remplacés par les mots «, au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite».

(11) L'article 15 est modifié comme suit:

- a) au premier paragraphe:
  - i) le mot «exploitants» est remplacé par les mots «exploitants et les exploitants d'aéronefs»;
  - ii) après «l'annexe V», les mots «et dans toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent paragraphe» sont ajoutés;
- b) au deuxième paragraphe:
  - i) les mots «qu'un exploitant» sont remplacés par les mots «qu'un exploitant ou un exploitant d'aéronef»;
  - ii) après «l'annexe V», les mots «et dans toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent paragraphe» sont ajoutés, et
- c) le paragraphe suivant est ajouté après le deuxième paragraphe:

«La Commission peut adopter des dispositions détaillées concernant la vérification des déclarations soumises par les exploitants d'aéronefs en vertu de l'article 14, paragraphe 3, et des demandes soumises au titre de l'article 3 quinquies, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2.»

(12) L'article 16 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, les mots «au plus tard le 31 décembre 2003» sont supprimés;
- b) au paragraphe 2:
  - i) le mot «exploitants» est remplacé par les mots «exploitants et des exploitants d'aéronefs»;
  - ii) les mots «l'article 12, paragraphe 3» sont remplacés par les mots «la présente directive», et
- c) au paragraphe 3:
  - i) les mots «exploitant» sont remplacés par les mots «exploitant ou exploitant d'aéronef»;
  - ii) à la deuxième phrase, les mots «par une installation» sont supprimés.

(13) Les articles 18 bis et 18 ter suivants sont insérés:

*«Article 18 bis  
État membre responsable*

1. L'État membre responsable d'un exploitant d'aéronef est:

- a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens<sup>12</sup>, l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et
  - b) dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de référence est la plus élevée.
2. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission:
- a) au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2009, publie la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, en précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et
  - b) au plus tard le 1<sup>er</sup> février de chaque année suivante, actualise la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.
3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par «année de référence», dans le cas d'un exploitant ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

*Article 18 ter*  
*Assistance d'Eurocontrol*

Pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 3 ter, paragraphe 4, et de l'article 18 bis, la Commission peut demander l'assistance d'Eurocontrol et conclure à cet effet tout accord approprié avec cette organisation.»

- (14) À l'article 19, paragraphe 3, les mots suivants sont ajoutés: «et des dispositions liées à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire. Le règlement prévoira la possibilité pour les opérateurs d'aéronef de demander à l'administrateur de registre d'échanger un quota délivré conformément au chapitre II pour un quota équivalent à ceux délivrés en conformité au chapitre III. Les administrateurs sont tenus de réaliser ces échanges si on le leur demande.»
- (15) À l'article 23, le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2 bis. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

---

<sup>12</sup> JO L 24 du 24.8.1992, p. 1.

(16) L'article 25 bis suivant est inséré:

*«Article 25 bis*

*Mesures prises par les pays tiers pour limiter l'incidence de l'aviation sur le climat*

Lorsqu'un pays tiers adopte des mesures aux moins équivalentes aux exigences de la présente directive en vue de limiter l'incidence sur le climat des vols partant de ce pays et atterrissant dans la Communauté, la Commission modifie la présente directive de manière que les vols en provenance du pays en question soient exclus des activités aériennes visées à l'annexe I à compter de la période suivante visée à l'article 3 ter.

Cette modification, destinée à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 2 bis.»

(17) L'article 28 est modifié comme suit:

- a) les mots «, autres que les quotas délivrés en vertu du chapitre II, » sont insérés au paragraphe 3, point b), après le mot «quotas»; et
- b) les mots «, autres que les quotas délivrés en vertu du chapitre II, » sont insérés au paragraphe 4, après le mot «quotas».

(18) Le titre suivant est inséré après l'article 30:

**«Chapitre V  
Dispositions finales»**

(19) Les annexes I, IV et V sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

*Article 2  
Transposition*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après son entrée en vigueur. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. La Commission en informe les États membres.

*Article 3*  
*Entrée en vigueur*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4*  
*Destinataires*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## ANNEXE

Les annexes I, IV et V de la directive 2003/87/CE sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

**«CATÉGORIES D'ACTIVITÉS RELEVANT DE LA PRÉSENTE DIRECTIVE»;**

b) le paragraphe suivant est ajouté après le paragraphe 2:

«Pour l'année 2011, seront considérés comme activité aérienne uniquement les vols à la fois au départ et à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité. A partir du 1<sup>er</sup> Janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité seront couverts.»

c) la catégorie d'activité suivante est ajoutée:

«

<p><i>Aviation</i></p> <p>Vols à l'arrivée et au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité;</p> <p>Sont exclus de cette définition:</p> <p>a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernements et des ministres, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol;</p> <p>b) les vols militaires exécutés par les avions militaires et les vols des douanes et de la police et les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'autorité compétente appropriée;</p> <p>c) les vols effectués conformément aux règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la Convention relative à</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
--	---------------------------

<p>l'aviation civile internationale de 1944;</p> <p>d) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</p> <p>e) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant de pilotage, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</p> <p>f) les vols effectués exclusivement aux fins de contrôles ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés, et</p> <p>g) les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage certifié est inférieur à 5 700 kg.</p>	
---	--

”

(2) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) L'intitulé suivant est ajouté après le titre:

«PARTIE A – Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes»

b) La partie B suivante est ajoutée:

«PARTIE B – Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes

### **Surveillance des émissions de dioxyde de carbone**

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante:

consommation de carburant x facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante:

quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du GIEC de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) définis par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

### **Déclaration des émissions**

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 14, paragraphe 3:

A. Données d'identification de l'exploitant, et notamment:

- nom de l'exploitant;
- État membre responsable;
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'État membre responsable;
- numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact; et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées:

- consommation de carburant;
- facteur d'émission;

- émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
- émissions cumulées résultant de:
  - tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquels il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même État membre;
  - tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
- émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquels il est considéré comme l'exploitant des aéronefs:
  - au départ de chaque État membre, et
  - à l'arrivée dans chaque État membre en provenance d'un pays tiers;
- degré d'incertitude.

### **Surveillance des données de tonnage-kilomètre aux fins de l'article 3 quinquies**

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 3 quinquies, paragraphe 1, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes-kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

«distance» est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée; et

«charge utile» est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile:

- le nombre de passagers est le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage;
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

## Surveillance des données de tonnage-kilomètre aux fins de l'article 3 quinquies

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 3 quinquies, paragraphe 1:

- A. Données d'identification de l'exploitant, et notamment:
- nom de l'exploitant;
  - État membre responsable;
  - adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'État membre responsable;
  - numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant l'année couverte par la demande, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
  - numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
  - adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact; et
  - nom du propriétaire de l'avion.
- B. Données de tonnage-kilomètre:
- nombre de vols par paire d'aéroports;
  - nombre de passagers-kilomètres par paire d'aéroports;
  - nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aéroports;
  - nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.»
- (3) L'annexe V est modifiée comme suit:
- a) L'intitulé suivant est ajouté après le titre:  
«PARTIE A – Vérification des émissions des installations fixes»
  - b) La partie B suivante est ajoutée:  
«PARTIE B – Vérification des émissions des activités aériennes

- (13) Les principes généraux et les méthodes définis dans la présente annexe s'appliquent à la vérification des déclarations d'émissions des vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I.

À cette fin:

- a) Au paragraphe 3, la référence à l'exploitant doit être lue comme une référence à un exploitant d'aéronef et au point c), la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- b) au paragraphe 5, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'exploitant d'aéronef;
- c) au paragraphe 6, la référence aux activités menées dans l'installation doit être lue comme une référence aux activités aériennes couvertes par la déclaration qui sont menées par l'exploitant d'aéronef;
- d) au paragraphe 7, la référence au site de l'installation doit être lue comme une référence aux sites utilisés par l'exploitant de l'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- e) aux paragraphes 8 et 9, les références aux sources d'émissions dans l'installation doivent être lues comme une référence à l'avion dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité, et
- f) aux paragraphes 10 et 12, les références à l'exploitant doivent être lues comme des références à un exploitant d'aéronef.

#### **Dispositions complémentaires relatives à la vérification des déclarations d'émissions du secteur de l'aviation**

- (14) Le vérificateur s'assure notamment que:
- a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant, et notamment des données demandées par l'exploitant à Eurocontrol;
  - b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'avion effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

#### **Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données de tonnage-kilomètre soumises aux fins de l'article 3 quinquies, paragraphe 1**

- (15) Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 14, paragraphe 3, énoncés dans la présente annexe doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonnage-kilomètre.

- (16) Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant en vertu de l'article 3 quinquies, paragraphe 1, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant, et notamment des données demandées par l'exploitant à Eurocontrol. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant correspond à celle figurant dans le tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.»

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

### 2. CADRE GBA/EBA

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

Domaine politique: 07 Environnement

Activité EBA code 0703: Mise en œuvre de la politique et de la législation communautaires en matière d'environnement

### 3. LIGNES BUDGÉTAIRES

#### 3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

Article 07 03 07 – LIFE+ (Instrument financier pour l'environnement – 2007 à 2013)

#### 3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

Pour 2007-2013, les crédits nécessaires seront couverts par les ressources déjà prévues pour le programme LIFE+. Aucun montant supplémentaire n'est demandé.

#### 3.3. Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant):

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
07 03 07	DNO	Diff	NON	NON	NON	N° 2

## 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

### 4.1. Ressources financières

#### 4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2007	2008	2009	2010	2011	2012 et au-delà	Total
----------------------	------------	--	------	------	------	------	------	-----------------	-------

#### Dépenses opérationnelles<sup>13</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Crédits de paiement (CP)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

#### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>14</sup>

Assistance technique et administrative (ATA)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Crédits de paiement		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

#### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>15</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

#### Total indicatif du coût de l'action

<b>TOTAL CE y compris coût des ressources humaines</b>		a+c +d +e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

<sup>13</sup> Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

<sup>14</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

<sup>15</sup> Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

<b>TOTAL CP y compris coût des ressources humaines</b>		b+c +d +e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	N + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL CE avec cofinancement</b>	a + c + d + e + f							

#### 4.1.2. *Compatibilité avec la programmation financière*

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>16</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

#### 4.1.3. *Incidence financière sur les recettes*

- Proposition sans incidence financière sur les recettes.
- Incidence financière. L'effet sur les recettes est le suivant:

NB: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

<sup>16</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

en millions d'euros (à la 1<sup>e</sup> décimale)

		Avant l'action [Année n-1]	Situation après l'action					
Ligne budgétaire	Recettes		[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>17</sup>
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	$\Delta$						

(Décrire chaque ligne budgétaire de recettes concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires.)

#### 4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	2007	2008	2009	2010	2011	2012 et au-delà
Total des effectifs	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

## 5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

### 5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Réduire les incidences de l'aviation sur le climat en intégrant ce secteur dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (voir exposé des motifs, point «Motivations et objectifs de la proposition»). Il faut à cet effet disposer des moyens financiers permettant:

- d'élaborer les modalités d'exécution et les lignes directrices prévues par la proposition;
- d'obtenir les études et l'assistance technique nécessaires aux fins de la mise en œuvre;
- de mener à bien les tâches assignées à la Commission par la directive, en particulier les décisions relatives à l'allocation des quotas et la préparation et la tenue d'une liste des États membres responsables de chacun des exploitants d'aéronefs.

Des montants respectifs de 200 000 EUR la première année, 140 000 EUR la deuxième année et 40 000 EUR la troisième année devraient être nécessaires pour

<sup>17</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action dépasse 6 ans.

obtenir les études et l'assistance technique nécessaires aux fins de la mise en œuvre de la directive. Un montant supplémentaire de 200 000 EUR est prévu pour 2012 pour la poursuite de l'assistance technique et l'évaluation.

Il est prévu d'adapter les systèmes informatiques utilisés pour le journal des transactions communautaire indépendant en 2009 (25 000 EUR).

## **5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles**

La meilleure manière de mettre en place des mesures harmonisées en vue de réduire l'incidence de l'aviation sur le climat est d'adopter une législation et de coordonner les efforts au niveau communautaire (voir également la partie 3 de l'exposé des motifs).

Les dépenses opérationnelles sont prévues dans la partie du budget de LIFE+ soumise à une gestion directe centrale.

## **5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GBA)**

Réduire les effets de l'aviation sur le climat en intégrant ce secteur dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Il s'agit en particulier:

- de faire en sorte que le secteur du transport aérien contribue aux efforts visant à atténuer le changement climatique;
- d'internaliser les coûts externes du changement climatique et
- de contribuer à améliorer les performances environnementales des opérations de transport aérien en renforçant les mesures économiques destinées à inciter les transporteurs aériens à réduire les effets de leurs activités sur le climat.

## **5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)**

### **X *Gestion centralisée***

X directement par la Commission

indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

***Gestion partagée ou décentralisée***

avec des États membres

- avec des pays tiers
- Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)*

Remarques:

## **6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION**

### **6.1. Système de contrôle**

Les États membres devront rendre compte de toutes les mesures et initiatives qu'ils prennent pour mettre en œuvre la directive.

Les contrats signés par la Commission aux fins de la mise en œuvre de la directive prévoient que la Commission (ou tout représentant habilité par elle) exerce une supervision et un contrôle financier, sur place si nécessaire, et que la Cour des comptes procède à des audits.

### **6.2. Évaluation**

#### *6.2.1. Évaluation ex ante*

Voir l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition sous la forme d'un document de travail des services de la Commission. Les incidences économiques, sociales, sanitaires et environnementales de toutes les mesures proposées ont été évaluées.

#### *6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)*

Les mesures proposées et l'analyse d'impact qui les accompagne tiennent compte de l'expérience acquise dans le cadre du système communautaire.

#### *6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures*

s.o.

## **7. MESURES ANTIFRAUDE**

Les standards de contrôle internes n° 14, 15, 16, 18, 19, 20 et 21 et les principes énoncés dans le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil portant sur le règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes seront pleinement appliqués.

## 8. DÉTAIL DES RESSOURCES

### 8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, actions et réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	2007		2008		2009		2010		2011		2012 et au-delà		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total												
OBJECTIF OPÉRATIONNEL <sup>18</sup> Élaboration des modalités d'exécution et des décisions de la Commission	Études et consultations Adaptation des systèmes d'exécution		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
<b>COÛT TOTAL</b>				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

<sup>18</sup> Tel que décrit au point 5.3.

## 8.2. Dépenses administratives

### 8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/ETP</b> )					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>19</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personnel financé <sup>20</sup> au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs <sup>21</sup> financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTAL</b>		1	1	1	1	1	1

### 8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

- Élaboration des modalités d'exécution de la mise aux enchères et des lignes directrices relatives aux exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification;
- Vérification de la mise en œuvre dans les États membres;
- Élaboration et mise à jour de la liste des États membres responsables;
- Décisions de la Commission concernant l'allocation de quotas au secteur de l'aviation.

### 8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)

<sup>19</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>20</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>21</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 et au- delà	TOTAL
<b>1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)</b>							
Agences exécutives <sup>22</sup>							
Autre assistance technique et administrative							
– intra muros							
– extra muros							
<b>Total assistance technique et administrative</b>							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Type de ressources humaines	2007	2008	2009	2010	2011	2012 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Personnel financé au titre de l'art. XX 01.02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.)  (indiquer la ligne budgétaire)						
<b>Coût total des ressources humaines et des coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

<sup>22</sup> Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Le traitement type pour un fonctionnaire A\*/AD (voir point 8.2.1.) est de 0,108 million EUR.

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

s.o.

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Comités <sup>23</sup>	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Études et consultations	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>2 Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)</b>							
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Quatre missions d'un coût unitaire de 1 000 EUR sont prévues chaque année pour la période 2009-2013, afin d'expliquer la proposition et de faciliter sa mise en œuvre dans les États membres.

Des réunions du comité des changements climatiques (coût unitaire de 27 000 EUR) sont

<sup>23</sup> Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.

prévues en 2008 et 2009 pour l'adoption des modalités d'exécution et des lignes directrices.

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts par l'allocation accordée à la direction générale chargée de la gestion dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle.