

**POSITION COMMUNE (CE) N° 13/2008****arrêtée par le Conseil le 18 avril 2008****en vue de l'adoption de la directive 2008/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... 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**

(2008/C 122 E/03)

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,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</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 <sup>(4)</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 qui offrent un rapport coût-efficacité satisfaisant et qui soient performantes du point de vue économique.
- (2) L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques («CCNUCC»), approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil <sup>(5)</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.
- (3) Le Conseil européen a souligné, lors de sa réunion à Bruxelles des 8 et 9 mars 2007, qu'il était primordial d'atteindre l'objectif stratégique consistant à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 2 °C au maximum par rapport aux niveaux de l'époque préindustrielle. Les découvertes scientifiques les plus récentes, dont fait état le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son quatrième rapport d'évaluation, démontrent encore plus clairement que les effets néfastes des changements climatiques constituent une menace de plus en plus grave pour les écosystèmes, la production alimentaire et la réalisation des objectifs du développement durable et des objectifs du millénaire pour le développement, ainsi que pour la santé et la sécurité humaines. Pour que l'objectif de 2 °C puisse être atteint, il est nécessaire de stabiliser la concen-

tration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à environ 450 ppmv équivalent CO<sub>2</sub>; pour ce faire, les émissions planétaires de gaz à effet de serre devront atteindre leur maximum dans les dix à quinze prochaines années et enregistrer des réductions mondiales considérables pour atteindre un niveau inférieur d'au moins 50 % à celui de 1990 d'ici 2050.

- (4) Le Conseil européen a souligné que l'Union européenne était déterminée à faire de l'Europe une économie à haut rendement énergétique et à faible taux d'émission de gaz à effet de serre, et que jusqu'à la conclusion d'un accord mondial global pour l'après-2012, l'Union européenne prenait, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici 2020 par rapport aux niveaux atteints en 1990. La limitation des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes est une contribution majeure dans la perspective de cet engagement.
- (5) Le Conseil européen a souligné que l'Union européenne était déterminée à parvenir à un accord mondial global sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre au delà de 2012, afin d'apporter une réponse effective, efficace et équitable à l'échelle voulue pour pouvoir relever les défis posés par le changement climatique. Le Conseil européen s'est déclaré favorable à ce que l'Union européenne se fixe comme objectif de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990, à titre de contribution à un accord mondial global pour l'après-2012, pour autant que d'autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émission comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives. L'Union européenne continue de prendre l'initiative dans la négociation d'un accord international ambitieux qui permettra de réaliser l'objectif consistant à limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 °C et elle est confortée par les progrès réalisés en ce sens lors de la treizième Conférence des Parties à la CCNUCC, qui s'est tenue à Bali en décembre 2007. L'Union européenne visera à garantir que cet accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes, auquel cas il convient que la Commission examine les modifications à apporter à la présente directive, dans la mesure où celle-ci s'applique aux exploitants d'aéronefs.

<sup>(1)</sup> JO C 175 du 27.7.2007, p. 47.<sup>(2)</sup> JO C 305 du 15.12.2007, p. 15.<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 13 novembre 2007 (non encore publié au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 avril 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore publiée au Journal officiel). Décision du Conseil du ...<sup>(4)</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>(5)</sup> JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

- (6) La 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.
- (7) En vertu du protocole de Kyoto à la CCNUCC, approuvé, au nom de la Communauté européenne, par la décision 2002/358/CE du Conseil <sup>(1)</sup>, les pays industrialisés cherchent à limiter ou à réduire les émissions des gaz à effet de serre non réglementés par le protocole de Montréal provenant des combustibles utilisés dans les transports aériens, par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (8) Quoique la Communauté ne soit pas partie prenante de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago), tous les États membres sont Parties contractantes à cette convention et membres de l'OACI. Les États membres continuent de soutenir le travail mené avec d'autres États au sein de l'OACI afin de mettre au point des mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, y compris des instruments basés sur le marché. Les participants à la sixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI en 2004 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 A35-5 de la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en septembre 2004, ne proposait pas de nouvel instrument juridique, mais approuvait 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. À l'appendice L de la résolution A36-22 qu'elle a adoptée en septembre 2007, lors de sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI prie instamment les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces États. Rappelant que la Convention de Chicago reconnaît expressément le droit de chaque partie contractante à appliquer ses propres lois et réglementations aériennes de manière non discriminatoire aux aéronefs de tous les États, les États membres de la Communauté européenne et quinze autres États européens ont formulé une réserve sur cette résolution et se réservent le droit, en vertu de la Convention de Chicago, d'adopter et d'appliquer, de manière non discriminatoire, des mesures basées sur le marché aux exploitants d'aéronefs de tous les États fournissant des services aériens en direction, à partir ou à l'intérieur de leur territoire.
- (9) 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>(2)</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 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.
- (10) Il convient que les politiques et les mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Si l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs afin de lutter contre le changement climatique.
- (11) Dans sa communication du 27 septembre 2005 au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique», la Commission a exposé 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 du 2 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 de 2006. Dans sa résolution du 4 juillet 2006 sur la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique <sup>(3)</sup>, 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.
- (12) L'objectif des modifications apportées par la présente directive à la directive 2003/87/CE est de réduire la contribution de l'aviation au changement climatique en intégrant les émissions liées aux activités aériennes dans le système communautaire.
- (13) 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'il leur incombe de respecter les obligations découlant de la présente directive, y compris l'obligation de prévoir un plan de suivi et celle de surveiller et de déclarer les émissions conformément audit plan. Un exploitant d'aéronef peut être identifié au moyen d'un indicateur OACI ou de tout autre indicateur reconnu utilisé dans le

<sup>(1)</sup> JOL 130 du 15.5.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> JOL 242 du 10.9.2002, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO C 303 E du 13.12.2006, p. 119.

- numéro d'identification du vol. Si l'identité de l'exploitant d'aéronef n'est pas connue, il convient de considérer le propriétaire de l'aéronef comme l'exploitant d'aéronef, sauf s'il établit qu'un autre était l'exploitant d'aéronef.
- (14) 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 pourrait donc servir de modèle pour le recours aux échanges de quotas d'émission dans le monde entier. Si un pays tiers adopte des mesures en vue de réduire l'incidence sur le climat des vols à destination de la Communauté, il convient que la Commission examine les options disponibles de façon à assurer une interaction optimale entre le système communautaire et les mesures prises par ce pays tiers, après consultation de ce dernier.
- (15) Conformément au principe d'une meilleure réglementation, il convient que le système ne s'applique pas à certains vols. Afin d'éviter des charges administratives disproportionnées, les transporteurs aériens commerciaux effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période ne devraient pas relever du système. Une telle disposition serait à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du système communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement.
- (16) 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 GIEC 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. Dans l'attente de progrès scientifiques, toutes les incidences de l'aviation doivent être prises en compte dans toute la mesure du possible. Les émissions d'oxydes d'azote seront traitées dans un autre instrument, que la Commission proposera en 2008.
- (17) Afin d'éviter les distorsions de concurrence, il convient de définir une méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à délivrer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs. Il convient de délivrer un certain pourcentage des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront définies par la Commission. Il convient qu'une réserve spéciale de quotas soit constituée afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs et d'aider les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui cessent leurs activités continuent de recevoir des quotas jusqu'à la fin de la période pour laquelle des quotas ont déjà été attribués à titre gratuit.
- (18) Il convient d'harmoniser intégralement la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système afin de mettre tous les exploitants d'aéronefs sur un pied d'égalité. En effet, chaque exploitant d'aéronef sera soumis à la réglementation d'un seul État membre pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'Union européenne, ainsi qu'aux dispositions antidiscriminatoires figurant dans les accords bilatéraux de services aériens conclus avec les pays tiers.
- (19) Le secteur de l'aviation contribue à l'impact global des activités humaines sur le climat, et l'incidence environnementale des émissions de gaz à effet de serre provenant des aéronefs peut être atténuée au moyen de mesures conçues pour faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers et financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation. Les décisions concernant les questions liées aux dépenses publiques nationales sont du ressort des États membres, conformément au principe de subsidiarité. Sans préjudice de cette position, le produit de la mise aux enchères des quotas, ou un montant équivalent lorsque des principes budgétaires fondamentaux, par exemple les principes d'unité et d'universalité, d'un État membre l'exigent, devrait être utilisé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation et couvrir les coûts de gestion du système. Ces mesures pourraient englober des dispositions destinées à favoriser les modes de transport respectueux de l'environnement. Il convient 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. Les dispositions de la présente directive ayant trait à l'utilisation du produit de la mise aux enchères ne devraient préjuger d'aucune décision concernant l'usage devant être fait du produit de la mise aux enchères des quotas qui pourrait intervenir dans le cadre plus vaste du réexamen global de la directive 2003/87/CE.
- (20) Il y a lieu prévoir la communication par les États membres à la Commission des mesures prises 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.
- (21) 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 réductions d'émissions certifiées («REC») et les unités de réduction des émissions («URE») résultant d'activités de projets pour s'acquitter de leurs obligations en matière de restitution de quotas. L'utilisation des REC et des URE devrait se faire en cohérence avec les critères d'admission à l'utilisation du système d'échange de quotas d'émission que prévoit la présente directive.

- (22) Afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant d'aéronef relève d'un État membre. Les États membres devraient être tenus 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 base sont imputables à cet État membre, se conforment aux exigences de la présente directive. Au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences de la présente directive et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'État membre responsable de l'y contraindre, les États membres devraient agir solidairement. En conséquence, il convient qu'en dernier recours l'État membre responsable puisse demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.
- (23) 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 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.
- (24) Afin de préserver l'intégrité environnementale du système, les unités restituées par les exploitants d'aéronefs ne devraient être comptabilisées que dans le cadre des objectifs de réduction des gaz à effet de serre qui prennent en compte ces émissions.
- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) Il convient que la Commission réexamine l'application de la directive 2003/87/CE en relation avec les activités aériennes à la lumière de l'expérience acquise dans sa mise en œuvre, et qu'elle fasse ensuite rapport au Parlement européen et au Conseil.
- (28) Le réexamen de l'application de la directive 2003/87/CE en liaison avec les activités aériennes devrait prendre en compte la dépendance structurelle à l'égard du secteur de l'aviation de pays qui ne disposent pas de modes de transport de substitution adéquats et comparables et qui sont par conséquent fortement dépendants du transport aérien, et dont une part importante du PIB est tributaire du secteur du tourisme. Il convient de prendre particulièrement en considération les moyens d'atténuer, voire d'éliminer les problèmes d'accès et de compétitivité auxquels sont confrontées les régions ultrapériphériques, telles que désignées à l'article 299, paragraphe 2 du Traité, ainsi que les problèmes touchant aux obligations de service public qui se posent en rapport avec la présente directive.
- (29) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (30) Il convient d'arrêter les mesures nécessaires à 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>(1)</sup>.
- (31) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter des mesures en vue de mettre aux enchères les quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit, d'arrêter les modalités de fonctionnement de la réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs et des procédures relatives aux demandes adressées à la Commission pour qu'elle impose une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un exploitant d'aéronef, et de modifier la liste des 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. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (32) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (33) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» <sup>(2)</sup>, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (34) Il convient de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I.»

*Article premier*

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

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

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

«CHAPITRE I

**Dispositions générales».**

- 2) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 2:

«3. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé.»

- 3) L'article 3 est modifié comme suit:

- a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) "émissions", le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, 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 cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;

p) "transporteur aérien commercial", un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;

q) "État membre responsable", l'État membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18 bis;

r) "émissions de l'aviation attribuées", les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance d'un pays tiers;

s) "émissions historiques du secteur de l'aviation", la moyenne arithmétique des émissions annuelles

- 4) Le chapitre suivant est inséré après l'article 3:

«CHAPITRE II

**Aviation**

*Article 3 bis*

**Champ d'application**

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*

**Activités aériennes**

Avant le ... (\*), la Commission élabore, selon la procédure de réglementation prévue à l'article 23, paragraphe 2, des lignes directrices pour l'interprétation précise des activités aériennes visées à l'annexe I, notamment pour ce qui est des vols de recherche et de sauvetage, des vols de lutte contre le feu, des vols humanitaires, des vols médicaux d'urgence et des vols réalisés par des transporteurs aériens commerciaux effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période.

*Article 3 quater*

**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 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 100 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.

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, et en l'absence de toute modification à la suite de l'examen prévu à l'article 30, paragraphe 4, pour chaque période ultérieure, correspond à 100 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

3. La Commission réexamine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs en application de l'article 30, paragraphe 4.

4. Avant le ... (\*), la Commission détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures données disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. Cette décision est examinée par le comité prévu à l'article 23, paragraphe 1.

(\*) Six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

*Article 3 quinquies***Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères**

1. Pendant la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, 10 % des quotas sont mis aux enchères.

2. Pour les périodes suivantes, le pourcentage à mettre aux enchères visé au paragraphe 1 peut être accru dans le cadre de la révision générale de la présente directive.

3. Un règlement est adopté, qui contient 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 de cet article ou à l'article 3 *septies*, paragraphe 8. 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 *quater*, paragraphe 1, l'année de référence est 2010 et pour chaque période ultérieure visée à l'article 3 *quater*, 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 arrêté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

4. Il appartient aux États membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers et à couvrir les coûts de gestion supportés par l'État membre responsable dans le cadre de la présente directive.

5. L'information fournie à la Commission en vertu 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 sexies***Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs**

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 3 *quater*, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant à l'autorité compétente de l'État membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est 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

ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt-et-un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici le 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici le 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, 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 *quater*, paragraphe 2 ou d'ici le 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant:

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 3 *quater*;
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 3 *quinquies*;
- c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 3 *septies*, paragraphe 1;
- d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a); et
- e) 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 e), exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) 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 consignées dans la demande par le référentiel visé au point e) du paragraphe 3; et
- 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 exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 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 en application du présent article ou de l'article 3 septies.

#### Article 3 septies

#### Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. Pour chaque période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, trois pour cent de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs:

- a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2; ou
- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période

et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale; à cette fin, il adresse une demande à l'autorité compétente de l'État membre responsable. Cette demande doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes IV et V, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;
- b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et
- c) dans le cas d'un exploitant d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indique:
  - i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;

- ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et

- iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 quater, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).

4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les États membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre de ce paragraphe.

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:

- a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4; et
- b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 3 sexies, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, chaque État membre responsable calcule et publie:

- a) l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont il a soumis la demande à la Commission conformément au paragraphe 4. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5:
  - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;

ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et

b) l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

8. Le cas échéant, les États membres mettent aux enchères les quotas demeurant dans la réserve spéciale.

9. La Commission peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale prévue au présent article, y compris pour ce qui est du contrôle du respect des critères d'admissibilité prévus au paragraphe 1. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.

#### Article 3 *octies*

#### Programmes de suivi et de notification

L'État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet État un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 3 *sexies* et à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec les lignes directrices adoptées en application de l'article 14.»

5) Le titre et l'article suivant sont insérés après l'article 3 *octies*:

#### «CHAPITRE III

#### **Installations fixes**

#### Article 3 *nonies*

#### Champ d'application

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.»

6) À l'article 6, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.»

7) Le titre ci-après est inséré après l'article 11:

#### «CHAPITRE IV

#### **Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes.»**

8) Le paragraphe suivant est inséré à l'article 11 bis:

«1 bis. Sous réserve du paragraphe 3, pendant chacune des périodes visées à l'article 3 *quater*, les États membres autorisent chaque exploitant d'aéronef à utiliser des REC et des URE résultant d'activités de projet. Pendant la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15 % du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 12, paragraphe 2 bis.

Pour les périodes ultérieures, le pourcentage est arrêté conformément à la procédure visant à déterminer l'utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projet, dans le cadre du réexamen de la présente directive et compte tenu de l'évolution du régime international relatif au changement climatique.

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

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

10) L'article 12 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le membre de phrase «du respect des obligations incombant aux exploitants d'aéronefs en application du paragraphe 2 bis ou» est inséré après le mot «fins»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les États membres responsables s'assurent 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) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres s'assurent que, le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15, et pour que ces quotas soient ensuite annulés.»



11) 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».

12) L'article 14 est modifié comme suit:

a) à la première phrase du paragraphe 1:

i) le membre de phrase «et des données de tonne-kilomètre aux fins d'une demande au titre des articles 3 *sexies* ou 3 *septies*» est inséré après les mots «ces activités»;

ii) le membre de phrase «, d'ici le 30 septembre 2003» est supprimé;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres s'assurent que chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'autorité compétente les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices.».

13) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

#### Vérification

Les États membres s'assurent que les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 14, paragraphe 3, soient vérifiées conformément aux critères définis à l'annexe V et à toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent article, et à ce que l'autorité compétente en soit informée.

Les États membres s'assurent qu'un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification conformément aux critères définis à l'annexe V et à toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent article, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne puisse plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

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 des articles 3 *sexies* ou 3 *septies*, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2.».

14) L'article 16 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le membre de phrase «au plus tard le 31 décembre 2003» est supprimé;

b) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à publier le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en

infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de la présente directive.

3. Les États membres s'assurent que tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, soit tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences de la présente directive et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis de l'y contraindre, son État membre responsable peut demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

6. Toute demande formulée par un État membre responsable en application du paragraphe 5 comporte:

a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente directive;

b) des précisions sur les mesures coercitives prises par cet État membre pour assurer le respect de la directive;

c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et

d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

7. Lorsque des demandes du type de celles visées au paragraphe 5 sont adressées à la Commission, celle-ci informe les autres États membres (par l'intermédiaire de leurs représentants au sein du comité visé à l'article 23, paragraphe 1, conformément au règlement intérieur du comité).

8. L'adoption d'une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du paragraphe 5 est précédée, lorsque cela est nécessaire et réalisable, par des consultations avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire de l'exploitant d'aéronef concerné. Dans la mesure du possible, des consultations sont organisées conjointement par la Commission et les États membres.

9. Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du paragraphe 5, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

10. À la demande d'un État membre, la Commission peut, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

11. Chaque État membre applique, sur son territoire, toutes les décisions adoptées en vertu du paragraphe 10. Il informe la Commission de toute mesure prise pour mettre en œuvre de telles décisions.

12. S'il y a lieu, les modalités d'exécution concernant les procédures visées au présent article sont établies. Ces mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.»

15) Les articles 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 (\*), 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 qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 3 *quater*, aucune des émissions de l'aviation attribuées liées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b du présent article, n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission:

- a) avant 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) avant 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.

4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par "année de base", dans le cas d'un exploitant d'aéronef 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 *quater*, 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.

(\*) JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.»

16) Le paragraphe 3 de l'article 19 est modifié comme suit:

a) la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Ce règlement prévoit également des dispositions concernant l'utilisation et l'identification des REC et des URE utilisables dans le système communautaire, ainsi que le contrôle du niveau de ces utilisations et des dispositions liées à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire»;

b) l'alinéa suivant est ajouté:

«Le règlement concernant un système de registres normalisé et sécurisé garantit que les quotas, les REC et les URE restitués par les exploitants d'aéronefs ne sont transférés sur des comptes de retrait des États membres au titre de la première période d'engagement du protocole de Kyoto que dans la mesure où ces quotas, REC et URE correspondent à des émissions incluses dans les totaux des inventaires nationaux des États membres pour cette période.».

17) À l'article 23, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le 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.».

18) L'article suivant est inséré:

«Article 25 bis

**Mesures prises par les pays tiers pour réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique**

1. Lorsqu'un pays tiers adopte des mesures en vue de réduire l'impact sur le climat des vols partant de ce pays et atterrissant dans la Communauté, la Commission, après avoir consulté ce pays tiers et les États membres au sein du comité visé à l'article 23, paragraphe 1, examine les options disponibles de façon à assurer une interaction optimale entre le système communautaire et les mesures prises par ce pays tiers.

Si nécessaire, la Commission peut adopter des modifications de manière à ce que les vols en provenance du pays tiers concerné soient exclus des activités aériennes visées à l'annexe I ou de manière à apporter aux activités aériennes visées à l'annexe I toute autre modification requise par un accord conclu conformément au quatrième alinéa. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.

La Commission peut proposer toutes les autres modifications de la présente directive au Parlement européen et au Conseil.

La Commission peut également, le cas échéant, présenter des recommandations au Conseil, conformément à l'article 300, paragraphe 1, du traité, concernant l'ouverture de négociations en vue de conclure un accord avec le pays tiers concerné.

2. La Communauté et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. À la lumière d'un tel accord, la Commission évalue la nécessité d'apporter ou non des modifications à la présente directive dans la mesure où elle s'applique aux exploitants d'aéronefs.».

19) L'article 28 est modifié comme suit:

a) le point b) du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«b) est responsable de la restitution des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales des installations mises en commun, par dérogation à l'article 6, paragraphe 2, point e), et à l'article 12, paragraphe 3, et»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'administrateur mandaté s'expose aux sanctions prévues en cas d'infraction à l'obligation de restituer suffisamment de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, de manière à couvrir les émissions totales des installations mises en commun, par dérogation à l'article 16, paragraphes 2, 3 et 4.».

20) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2015, sur la base de la surveillance et de l'expérience acquise dans l'application de la présente directive, la Commission réexamine l'application de la présente directive en relation avec les activités aériennes visées à l'annexe I et peut formuler des propositions le cas échéant. La Commission tient compte notamment:

- a) des implications et de l'incidence de la présente directive sur le fonctionnement général du système communautaire;
- b) du fonctionnement du marché des quotas destinés à l'aviation, y compris notamment toute perturbation éventuelle de celui-ci;
- c) de l'efficacité environnementale du système communautaire et de la mesure dans laquelle la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs en vertu de l'article 3 c devrait être réduite en conformité avec les objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions;
- d) de l'incidence du système communautaire sur le secteur de l'aviation;
- e) du maintien de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur;
- f) de l'incidence du système communautaire sur la dépendance structurelle à l'égard du transport aérien des îles, des régions enclavées et des régions périphériques de la Communauté;
- g) de la question de savoir si un système de passerelle devrait être inclus pour faciliter l'échange de quotas entre les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'installations tout en garantissant qu'aucune transaction ne résulterait en un transfert net de quotas des exploitants d'aéronefs aux exploitants d'installations;
- h) des incidences des seuils d'exclusion prévus à l'annexe I en termes de masse maximale certifiée au décollage et de nombre de vols par an effectués par un exploitant d'aéronef; et
- i) de l'incidence qu'a le fait d'exclure du système communautaire certains vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (\*).

La Commission présentera alors un rapport au Parlement européen et au Conseil.

(\* ) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).».

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

«CHAPITRE V

**Dispositions finales».**

22) 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 avant le ... (\*). Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi 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 ...

*Pour le Parlement européen*

*Le président*

...

*Par le Conseil*

*Le président*

...

(\*) Dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

## 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) l'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

«Pour l'année 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité seront couverts.»;

c) la catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p>«Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée 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, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;</p> <p>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p> <p>c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par l'autorité compétente;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la Convention de Chicago;</p> <p>e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</p> <p>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, 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 et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</p> <p>g) les vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30 000 sièges par an; et</p> <p>j) les vols, autres que 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 gouvernement et des ministres d'un État membre de l'Union européenne, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité.</p>	<p>Dioxyde de carbone»</p>
---	----------------------------

2) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) Le titre suivant est ajouté après le titre de l'annexe:

«PARTIE A — SURVEILLANCE ET DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DES INSTALLATIONS FIXES».

b) Le texte suivant est ajouté:

«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 × 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) identifiés 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 ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 14, paragraphe 3:

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

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- 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 de l'aéronef:
  - 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 tonne-kilomètre aux fins des articles 3 *sexies* et 3 *septies***

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, ou à l'article 3 *septies*, paragraphe 2, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes-kilomètres = distance × charge utile

dans laquelle:

“distance” est la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km, 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 110 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

#### **Déclaration des données de tonnage-kilomètre aux fins des articles 3 *sexies* et 3 *septies***

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1 ou à l'article 3 *septies*, paragraphe 2:

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

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- 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 tonne-kilomètre:

- nombre de vols par paire d'aérodromes,
- nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes,
- nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes,
- méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés,
- 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) de ce paragraphe, 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'aéronef 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 d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef 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'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

#### **Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données de tonne-kilomètre soumises aux fins des articles 3 *sexies* et 3 *septies***

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 tonne-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 *sexies*, paragraphe 1, et de l'article 3 *septies*, paragraphe 2, 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 d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à Eurocontrol. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.».
-



## EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

### I. INTRODUCTION

En décembre 2006, la Commission a adopté sa proposition <sup>(1)</sup> 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. Cette proposition a été transmise au Conseil le 22 décembre 2006.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 13 novembre 2007.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis le 30 mai 2007 <sup>(2)</sup>.

Le Comité des régions a adopté son avis le 10 octobre 2007 <sup>(3)</sup>.

Le Conseil a arrêté sa position commune le 18 avril 2008.

### II. OBJECTIFS

La directive proposée vise principalement à réduire la contribution de l'aviation au changement climatique, compte tenu de l'augmentation des émissions de ce secteur, en intégrant en l'occurrence les émissions liées aux activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Cette proposition est présentée sous la forme d'une modification de la directive 2003/87/CE.

### III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

#### Généralités

La position commune reprend intégralement, en partie ou dans leur principe, un certain nombre des amendements adoptés en première lecture par le Parlement européen. Ces amendements améliorent ou précisent le texte de la directive proposée. Toutefois, d'autres amendements n'ont pas été repris dans la position commune, le Conseil étant convenu qu'ils étaient soit superflus, soit impraticables parce que insuffisamment étayés par l'état actuel des connaissances scientifiques, et que leur mise en œuvre nécessiterait des frais administratifs trop importants et disproportionnés.

La position commune intègre aussi d'autres modifications que celles envisagées dans l'avis du Parlement européen en première lecture: dans certains cas, des dispositions de la proposition initiale de la Commission ont été complétées par des éléments nouveaux ou ont été totalement remaniées, et des dispositions entièrement nouvelles ont été insérées.

En outre, un certain nombre de modifications rédactionnelles ont été apportées afin de simplement clarifier le texte ou garantir la cohérence globale de la directive.

#### Observations spécifiques

##### 1) *Date de début et champ d'application du système*

Le Conseil, suivant en cela le Parlement européen, a rejeté l'approche en deux temps proposée par la Commission et a opté pour que **tous les vols soient pris en compte dans le système à la même date**. Ce choix a été dicté par le souci de renforcer les effets bénéfiques du système pour l'environnement tout en réduisant les distorsions de la concurrence. Contrairement à la Commission et au Parlement européen, qui suggéraient tous deux 2011 comme date de début, le Conseil a décidé qu'un report d'un an, c'est-à-dire jusqu'en **2012**, de la mise en œuvre du système serait judicieux compte tenu des étapes à accomplir dans le cadre de la procédure d'adoption de la législation, de la complexité du système et des mesures d'exécution qu'il convient de prévoir.

<sup>(1)</sup> Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 final.

<sup>(2)</sup> JO C 206 du 27.7.2007, p. 47.

<sup>(3)</sup> JO C 305 du 15.12.2007, p. 15.

## 2) Allocation

Le Conseil, rejoignant largement en cela le Parlement européen, estime que l'allocation des quotas revêt une importance capitale pour le fonctionnement du système. À cet égard, le Conseil a apporté à la proposition de la Commission des modifications visant à en rapprocher le contenu de l'esprit de certains amendements du PE, sans pour autant les intégrer littéralement dans le texte de la position commune.

Par conséquent, si le Conseil a maintenu le **plafond** de 100 % des émissions historiques, comme le prévoyait la proposition de la Commission, il a aussi introduit la possibilité d'une réduction ultérieure dans le cadre du réexamen de l'application de la directive en relation avec les activités aériennes qui doit avoir lieu d'ici 2015 (article 30, paragraphe 4).

Le Conseil a approuvé le **mécanisme d'allocation** choisi par la Commission selon lequel les quotas seraient en partie délivrés gratuitement, sur la base d'un référentiel simple, et en partie mis aux enchères.

Le Conseil a cependant légèrement **adapté le référentiel**, modifiant la charge utile (qui est portée à 110 kg par passager et ses bagages enregistrés) ainsi que la distance (la distance orthodromique est augmentée de 95 km), qui sont utilisées pour calculer l'activité aérienne de chaque exploitant d'aéronef.

S'agissant de la **proportion de quotas mis aux enchères**, le Conseil a rejeté la proposition de la Commission de faire correspondre cette proportion au pourcentage moyen proposé par les États membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation, et a opté plutôt pour un **pourcentage fixe de 10 %**. De plus, le Conseil a aussi introduit explicitement la possibilité de revoir ce pourcentage à la hausse dans le cadre du réexamen global de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission. Il s'ensuit que, si elle n'intègre pas l'amendement 74 du PE, la position commune reprend en fait l'esprit général de cet amendement puisqu'elle reconnaît qu'il est souhaitable de prévoir une augmentation (progressive) du pourcentage mis aux enchères. Le Conseil a jugé préférable de fixer un pourcentage moins élevé dans un premier temps et de prévoir qu'il puisse être accru ultérieurement, cette approche plus prudente devant garantir que le traitement réservé à l'aviation ne sera pas sensiblement différent de celui qui est appliqué aux autres secteurs relevant de la directive, d'une part, tout en permettant une meilleure adaptation au fonctionnement général du système communautaire, d'autre part.

Pour ce qui est de l'utilisation du **produit de la mise aux enchères**, la position adoptée par le Conseil diffère légèrement tant du texte de la Commission que de celui du Parlement européen. Conformément au libellé actuel de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 4, c'est aux États membres qu'il appartient de décider de l'usage qui est fait de ces recettes. L'article 3 *quinquies*, paragraphe 4, dispose néanmoins que ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à couvrir les coûts de gestion du système. Cette modification vise à garantir le respect des principes constitutionnels et/ou budgétaires fondamentaux de l'ordre juridique interne de certains États membres.

Une des principales modifications que le Conseil a apportées à la proposition de la Commission consiste en la création d'une **réserve spéciale pour les nouveaux exploitants ou pour les exploitants d'aéronefs en croissance rapide** (c'est-à-dire les opérateurs qui peuvent apporter la preuve d'une croissance annuelle de 18 % dans les années qui suivent l'année de référence utilisée pour l'allocation des quotas). Conformément à l'article 3 *septies*, un pourcentage fixe (3 %) des quotas serait réservé pour être alloué aux exploitants d'aéronefs remplissant les conditions requises, sur la base d'un système de référence similaire à celui qui est appliqué pour l'allocation initiale. L'insertion de cette disposition garantirait que le système ne pénaliserait pas les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des États membres dont le taux de mobilité est initialement très faible (quoique en augmentation). Pour compenser les éventuelles distorsions du marché, le Conseil a prévu que l'allocation de quotas au titre de la réserve spéciale aurait un caractère non récurrent, et inséré une disposition selon laquelle l'allocation annuelle par tonne-kilomètre ainsi attribuée aux exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal (article 3 *septies*, paragraphe 6). De la sorte, le Conseil va dans le sens des amendements 22, 28 et 33 du PE. Cela étant, le fonctionnement de la réserve spéciale tel qu'il est envisagé dans la position commune entraînerait moins de frais administratifs, sans introduire de distorsions sensibles du marché.

### 3) Exemptions

Le Conseil a encore **affiné** certaines exemptions du système, prenant en considération les amendements correspondants du PE (soit les amendements 51, 52, 53, 70 et 79). Ainsi, il a décidé de ne pas exempter les vols des chefs d'État de l'UE de l'application du système, mais d'inclure des exemptions pour les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires ainsi que les vols médicaux d'urgence. Sont en outre exemptés les vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient aéroportés ou au sol.

La position commune a inséré une exemption supplémentaire prenant la forme d'une **clause «de minimis»** selon laquelle sont exemptés les vols réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période. Le Conseil a couplé cette exemption à une définition des termes «transporteur aérien commercial» ainsi qu'à un considérant visant à éviter des charges administratives disproportionnées aux exploitants assurant des niveaux de trafic très faibles, ce qui est notamment le cas de nombre d'exploitants de pays en développement. De la sorte, un signal politique fort est envoyé aux pays en développement et les formalités administratives ainsi que la charge administrative globale générées par le système sont réduites dans le même temps. L'éventuelle incidence négative sur le marché est prise en compte par le choix d'un critère neutre pour l'exemption, qui est fondé sur l'activité «pure».

Le Conseil, rejoignant en cela le Parlement européen, a également tenu compte des **besoins spécifiques des régions ultrapériphériques et du statut particulier des vols effectués dans le cadre d'obligations de service public**. La position commune exempte du système les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30 000 sièges par an, et introduit le considérant correspondant. À cet égard, la position commune va donc plus loin que l'amendement 78 du PE.

### 4) Autres questions

Il est inséré un nouvel article (article 3 *octies*) imposant aux États membres l'obligation supplémentaire de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs soumettent à l'autorité compétente concernée des **programmes de suivi et de notification** énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètre nécessaires pour les demandes de quotas.

De nouveaux paragraphes sont insérés dans l'article de la directive relatif aux **sanctions** (article 16), afin de permettre à l'État membre responsable de demander à la Commission d'imposer une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef qui ne se conforme pas aux exigences de la directive. Bien que l'imposition d'une interdiction d'exploitation soit considérée comme une mesure d'exécution en dernier recours, il a été jugé nécessaire de l'inclure pour garantir un respect total du système par les exploitants d'aéronefs, auquel le Conseil attache la plus haute importance.

En outre, le Conseil a modifié la proposition de la Commission sur la question de **l'échange de quotas et de leur utilisation ultérieure dans le cadre du respect d'engagements internationaux**, optant pour un système «semi-ouvert» et supprimant la disposition de la proposition de la Commission qui aurait permis aux exploitants d'aéronefs d'échanger leur quota contre un quota qui peut être utilisé par d'autres exploitants. Étant donné que l'aviation intérieure (et non les vols internationaux) est couverte par les engagements des États membres pour la première période d'engagement au titre du protocole de Kyoto, un nouveau paragraphe a été inséré à l'actuel article 19 de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission selon lequel le règlement concernant un système de registres garantit que les quotas, les REC et les URE ne sont transférés sur des comptes de retrait des États membres au titre de la première période d'engagement du protocole de Kyoto que dans la mesure où ils correspondent à des émissions incluses dans les totaux des inventaires nationaux des États membres pour cette période.

Par ailleurs, le Conseil a modifié substantiellement l'article 25 *bis*, qui vise désormais à préciser les procédures institutionnelles auxquelles la Commission peut recourir pour adapter ou modifier la directive après avoir consulté **un pays tiers** ou conclu un nouvel accord avec un pays tiers. Cette modification souligne à quel point il importe de tendre à une solution globale au problème de la réduction des émissions résultant des activités aériennes, ainsi que la nécessité de veiller à une interaction optimale entre le système communautaire et les systèmes équivalents des pays tiers. À cet égard, bien que le Conseil ait choisi de ne pas intégrer tel quel l'amendement correspondant du PE, à savoir l'amendement 49, l'esprit de la position commune est très proche de la motivation dudit amendement.

Enfin, un certain nombre de points ont été ajoutés à l'actuelle **clause de réexamen** de la directive (article 30), le but étant de disposer d'une liste de contrôle aux fins du réexamen de l'application de la directive en liaison avec les activités aériennes et de prendre en compte tous les problèmes susceptibles de découler de l'inclusion de ces activités dans le système général d'échange de quotas d'émission.

#### IV. CONCLUSION

Le Conseil estime que la position commune constitue un ensemble équilibré de mesures qui contribueront à réduire les émissions de l'aviation d'une manière conforme aux politiques et objectifs de l'UE, comme indiqué par ailleurs dans la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques; la position commune garantit par ailleurs que le système sera appliqué à tous les exploitants d'aéronefs sans distinction de nationalité et, partant, que l'intégration du secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission ne donnera pas lieu à des distorsions de la concurrence.

Le Conseil espère mener des discussions constructives avec le Parlement européen en vue d'une adoption rapide de la directive.

---