

<http://lipietz.net/Proposition-de-directive-du-Parlement-europeen-et-du-Conseil-modifiant-la>

Projet d'avis

**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

- Député européen (Verts, France) - Économie - Divers économie -



Publication date: jeudi 7 juin 2007

---

**Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés**

---

## Justification succincte

**Conformément à sa Communication de septembre 2005, la Commission européenne a présenté le 20 décembre 2006 une proposition de directive modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (S.E.Q.) de gaz à effet de serre.**

**L'augmentation rapide des émissions produites par l'aviation (87 % depuis 1990) risque en effet d'annuler en partie les efforts déployés dans l'UE pour réduire de façon globale les émissions. L'intégration des vols dans le S.E.Q. vise à limiter ou à internaliser dans les coûts les externalités négatives du secteur. Votre rapporteur se félicite par conséquent que la proposition de directive permette d'agir contre le réchauffement climatique tout en tenant compte des nécessités économiques et concurrentielles.**

## Les propositions nouvelles de votre rapporteur

**1. Limiter, dans un premier temps, les obligations aux vols au départ d'un aéroport de l'UE pour assurer l'acceptabilité internationale du projet européen.**

Quoique le principe de la mise en oeuvre d'un système ouvert de droits d'émission pour l'aviation ait été approuvé par la résolution 35.5 de l'assemblée de l'OACI, la publication du projet de directive a suscité l'hostilité de plusieurs partenaires de l'UE1 qui s'opposent à l'inclusion des aéronefs de leurs pays dans le système communautaire.

Cette opposition ne peut conduire l'UE à modifier sa réglementation, le principe d'application géographique étant nécessaire pour assurer l'efficacité économique et environnementale du système et éviter les distorsions de concurrence, en conformité avec les règles de l'OMC. L'Europe peut et doit donner l'exemple en matière de protection du climat et a toujours affirmé sa souveraineté en matière de défense de la concurrence. Néanmoins, pour éviter toute remise en cause juridique, il convient de laisser à nos partenaires de l'OACI le temps de mettre en oeuvre la résolution 35.5.

Dans un premier temps il est donc proposé de limiter l'application de la directive aux seuls vols au départ d'un aéroport communautaire.

Ce compromis ne saurait être de durée excessive, le dispositif final proposé étant conforme tant aux règles de l'OMC qu'à la résolution 35.5 de l'OACI. Il laisse néanmoins place à la négociation. Votre rapporteur propose un délai de 5 ans (jusqu'à l'ouverture du "post-Kyoto", où l'Union européenne et notre Parlement ont déjà résolu d'agir unilatéralement pour sauver le climat si un accord n'intervenait pas d'ici là).

**2. Accroître le rôle des enchères pour l'attribution des permis d'émission**

Il est choquant quoique plaidable (car il s'agit d'une remise en cause d'une gratuité antérieure) que des certificats qui ont une valeur sur un marché soient attribués en grande partie gratuitement. Cependant, comme l'attribution

repose sur les émissions constatées antérieurement, ce mode de répartition est une subvention implicite aux compagnies déjà en place, au détriment des compagnies nouvelles, avec le risque d'abus de position dominante. C'est pourquoi une part minimale des droits d'émission de 10 % devrait être obligatoirement attribuée aux enchères, et cette part doit aller croissant pour permettre de « nouveaux entrants » sur le marché du transport aérien. De plus, l'augmentation des revenus tirés des enchères constituera une source de financement supplémentaire pour les projets de recherche sur l'effet de serre ou pourra servir à réduire le coût des transports moins polluants.

### 3. Proposer une application plus ambitieuse du nouveau dispositif

Le compromis proposé plus haut (§1) aux pays tiers équivaut à une diminution importante de l'effort demandé à l'aviation, qui se voit affranchir de quotas pendant 5 ans pour la moitié de ses vols intercontinentaux (vers l'Europe). Ce compromis diplomatique doit être compensé par des mesures prenant mieux en compte l'urgence de la lutte contre l'effet de serre. Votre rapporteur propose d'avancer d'un an l'ensemble du dispositif et de programmer une réduction du total des quotas alloués à l'aviation, égale à la moyenne des restrictions imposées aux autres secteurs.

Les modifications suivantes rendraient la proposition plus efficace :

- ▶ Le dispositif serait mis en oeuvre en 2010-2011.
- ▶ La prise en compte réelle de l'impact des émissions à haute altitude, par un mécanisme de multiplicateur.
- ▶ Le plan des quotas alloués à l'aviation serait astreint aux mêmes exigences de réduction que la moyenne des autres secteurs industriels.
- ▶ La lutte contre le réchauffement climatique ne peut se limiter à cette directive, les petits aéronefs, par exemple, ayant été exemptés du système de quota. Il faut établir des groupes de réflexion chargés d'étudier d'autres voies d'action, comme une taxation harmonisée du kérosène utilisé pour les vols intra-UE.

### 4. Supprimer le traitement de faveur pour les vols officiels

La proposition de la Commission comprend des exceptions. Si certaines peuvent se justifier par les bienfaits pour la société (vols de sauvetage) il n'est pas normal que les vols officiels ou gouvernementaux bénéficient d'exemptions. Le personnel politique se doit de privilégier les modes de transport les moins polluants pour ses déplacements.

PS:

Photo [gillicious](#), sous [licence CC](#).