

N° 6114

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO**
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

*(Dépôt: le 22.2.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.2.2010).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	10
4) Commentaire des articles	14
5) Projet de règlement grand-ducal modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant	
a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions	
b) les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.....	17
6) Avis de la Chambre de Commerce (28.9.2009).....	21
7) Avis de la Chambre des Métiers (10.9.2009).....	31
8) Directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 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	32

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Château de Berg, le 5 février 2010

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:
 1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „**Chapitre I: Dispositions générales**“;
 2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „**Chapitre II: Aviation**“;
 3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „**Chapitre III: Installations fixes**“;
 4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „**Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes**“;
 5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „**Chapitre V: Dispositions diverses**“.

Art. 2. L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:

1. 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;“
2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:

„p) „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;“

„q) „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;“

„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;“

- „s) „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 Etat membre ou à l’arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;“
- „t) „émissions historiques du secteur de l’aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l’annexe I;“
- „u) „Commission“, la Commission européenne.“

Art. 3. A l’article 4 de la LOI, la référence à l’annexe I se fait comme suit:

„Annexe I: catégories d’activités relevant de la présente loi“.

Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:

„Art. 5bis: *Quantité totale de quotas pour l’aviation*

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l’aviation.

2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1er janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l’aviation, multipliées par le nombre d’années de la période.“

Art. 5. La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit:

„Art. 5ter: *Méthode d’allocation des quotas pour l’aviation par mise aux enchères*

1. Pendant la période visée à l’article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.

2. A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l’aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l’année de référence, déclarées conformément à l’article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l’article 16. Pour la période visée à l’article 5bis paragraphe 1, l’année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l’article 5bis paragraphe 2, l’année de référence est l’année civile seterminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l’article 22, paragraphe (3), point 2.

La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe.“

Art. 6. La LOI est compétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit:

„Art. 5quater: *Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d’aéronefs*

1. Pour chacune des périodes visées à l’article 5bis, chaque exploitant d’aéronef peut solliciter l’autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l’annexe I et 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 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l’année 2010, en ce qui concerne la période visée à l’article 5bis, 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 au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l’article 5bis, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d’ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l’article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.

3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, 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 5bis,
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,
- 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 5quinquies, 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 conformément au paragraphe 2.

Le référentiel, 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 au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:

- a) du 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 paragraphe 3, point e); et
- b) des 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, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel 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 5quinquies."

Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit:

„Art. 5quinquies: Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. Pour chaque période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, 3% 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 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, 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 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, 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. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précitées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, 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'aéronef 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 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, 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 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, 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 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, 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 demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.

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 5quater, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:

- a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. 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) de 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 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte."

Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit:

„Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre 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 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15."

Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit:

„Art. 5septies: Etat membre responsable

1. L'Etat membre 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 Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et
 - b) dans tous les autres cas, l'Etat 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 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat 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. 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 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006."

Art. 10. A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit:

„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 16."

Art. 11. L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit:

„4. Pendant la période visée à l'article 5bis, 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 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis."

Art. 12. A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.

Art. 13. L'article 13 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations."

2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré:

„2bis. Le ministre s’assure 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 16, résultant des activités aériennes visées à l’annexe I pour lesquelles il est considéré comme l’exploitant de l’aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„3. 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 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“

Art. 14. Le paragraphe 3, premier alinéa, de l’article 14 de la LOI est modifié comme suit:

„Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l’article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n’ont pas été restitués et annulés conformément à l’article 13, paragraphe 2bis ou 3.“

Art. 15. L’article 15 de la LOI est modifié comme suit:

1. L’intitulé est adapté comme suit: „**Surveillance et déclaration des émissions**“

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„2. Chaque exploitant ou exploitant d’aéronef déclare à l’administration les émissions au cours de chaque année civile, de l’installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l’aéronef, qu’il exploite, après la fin de l’année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

Art. 16. L’article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.** Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d’aéronefs en application de l’article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d’entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l’agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l’Etat, pour l’accomplissement de tâches techniques d’étude et de vérification dans le domaine de l’environnement. Les frais de vérification sont à charge de l’exploitant ou de l’exploitant d’aéronef. L’administration est informée du résultat des vérifications.

Un exploitant ou un exploitant d’aéronef dont la déclaration n’a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l’année précédente, ne peut 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.“

Art. 17. L’article 20 de la LOI est modifié comme suit:

1. L’intitulé est libellé comme suit:

„**Art. 20: Mesures administratives**“

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit:

„1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l’exploitant ou à l’exploitant d’un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l’exploitation d’une installation ou d’une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l’installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l’application des mesures visées à l’alinéa 1.

Dès qu’il a été constaté qu’il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l’objet des mesures visées à l’alinéa 1, ces dernières sont levées.“

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

„3. 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, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'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.“

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:

„4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe 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 loi;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;
- 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.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, 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.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:

„7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, 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 l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

„8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“

Art. 18. L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

„1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

- „2. Les mêmes peines sont applicables
- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20
 - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“

Art. 19. L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit:

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

„Catégories d'activités relevant de la présente loi“

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts“

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat 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'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats 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 le ministre;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II 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 travaux de recherche scientifique ou 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) No 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;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois; – soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an. <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.“</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
---	---------------------------

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi transpose la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 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.

A cet effet, il adapte la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003, en y insérant les dispositions relatives à l'aviation. La loi de base, qui a transposé la directive de 2003, est celle du 23 décembre 2004, telle que publiée au Mémorial A 2004/210, pages 3792 à 3799; ladite loi a été adaptée par la loi du 27 mars 2006, telle que publiée au Mémorial A 2006/59 pages 1224 à 1226 et telle qu'elle a transposé la directive 2004/101/CE (mécanismes de projet du Protocole de KYOTO).

Contexte de la proposition de directive de la Commission

Motivations et objectifs de la proposition

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

Contexte général

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

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil „Environnement“. Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une réso-

¹ Conseil de l'UE: 14933/1/05/REV1 (presse 315)

lution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

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

Les objectifs de limitation et de réduction adoptés au titre du protocole de Kyoto tiennent compte des émissions de l'aviation intérieure, mais pas des émissions liées aux vols internationaux. Le protocole prévoit cependant que les parties doivent „chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre ... provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens ...”, en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale“.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (telle que modifiée). La présente proposition vise à modifier la directive 2003/87/CE de manière à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

Contenu de la Proposition de Directive de la Commission

La proposition a pour objectif de modifier la directive 2003/87/CE de manière à intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

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

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

Les aspects essentiels du système sont les suivants:

les entités chargées de se conformer aux obligations imposées par le système seront les exploitants d'aéronefs;

le système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1er janvier 2011;

les vols effectués par des aéronefs d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg sont exclus du système;

afin de traiter les autres émissions de l'aviation, la Commission fera une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azote de l'aviation suite à une étude d'impact détaillée;

afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un Etat membre seulement;

contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté;

le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006;

un pourcentage fixe de la quantité totale de quotas sera alloué à titre gratuit sur la base d'un référentiel aux exploitants d'aéronefs qui introduiront une demande à cet effet (les premières demandes se rapportant aux données de 2008). Pour la période 2011-2012, ce pourcentage correspondra au pourcentage moyen proposé par les Etats membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Cette approche sera revue à la lumière des résultats de la révision générale du système de marché d'émission;

les modalités pratiques des enchères, telles que l'organisation et le calendrier, seront définies dans un règlement de la Commission. Le produit de la mise aux enchères sera utilisé pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour couvrir les coûts administratifs;

comme les autres participants au système communautaire, les exploitants d'aéronefs devront surveiller leurs émissions de dioxyde de carbone et les déclarer à l'autorité compétente de l'Etat membre responsable au plus tard le 31 mars de chaque année. Les déclarations doivent être vérifiées afin d'en contrôler l'exactitude. Les principes essentiels gouvernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions énoncés dans la proposition seront précisés dans des lignes directrices;

les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions;

les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en oeuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés „Unités de réduction d'émission“ et „Réductions certifiées d'émission“ – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les Etats membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire;

l'aviation intérieure sera comprise dans le système et traitée de la même manière que l'aviation internationale.

Directive 2008/101/CE

Les principes directeurs de la directive sont essentiellement les suivants:

Quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation.

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation débutant en 2013, et pour chaque période d'allocation ultérieure – ceci sous réserve de l'examen intervenant dans le cadre de la clause de rendez-vous –, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

85% des quotas sont délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple.

L'annexe I vise les vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un EM soumis aux dispositions du Traité, lesquels sont effectués à compter du 1er janvier 2012. Les exploitants qui assurent ces vols seront intégrés au système, qu'ils soient établis ou non dans l'UE. L'annexe énumère également les exemptions, y compris la clause dite „de minimis“.

Pour ce qui est des „émissions historiques du secteur de l'aviation“, il s'agit de la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.

Le pourcentage de 95% est susceptible d'être révisé dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

Méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères

Pendant la période 2012-2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

Le nombre de quotas mis aux enchères par chaque EM est proportionnel à la part de l'EM dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les EM pour l'année de référence, lesquelles sont déclarées et vérifiées.

Il appartient aux EM de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères. Celui-ci devrait être utilisé pour faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de l'aviation. Les EM doivent rendre compte à la Commission de cette utilisation.

En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de KYOTO du produit des recettes liées à la mise aux enchères; en effet, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoit en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat et la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autre par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.

Les modalités de mise aux enchères sont fixées par un règlement CE.

Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation, l'exploitant d'un aéronef soumet à l'autorité compétente de l'EM responsable une demande en vue de l'allocation à titre gratuit. Les demandes sont transmises à la Commission à toutes fins utiles.

Conformément à un calendrier déterminé,

la Commission adopte une décision portant notamment sur la quantité totale de quotas à allouer pour la période d'allocation 2012-2013 et les périodes d'allocation suivantes, sur le nombre de quotas à mettre aux enchères pour les périodes concernées et sur le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour les périodes en question;

l'EM responsable calcule et publie le total des quotas alloué pour la période d'allocation concernée à chaque exploitant d'aéronef ayant soumis une demande d'allocation ainsi que les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année;

l'autorité compétente de l'EM responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question.

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation – dès 2013 – 3% de la quantité totale de quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale. Sont visés les nouveaux exploitants d'aéronefs ainsi que les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent (croissance annuelle supérieure à 18%).

Il s'agit de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des EM dont le taux de mobilité est initialement très faible quoi qu'en augmentation.

Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas dans ce cadre a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal.

Cette réserve spéciale est susceptible d'être supprimée dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er:

Il s'agit d'introduire les quatre titres prévus par la directive ainsi qu'un titre spécifique portant des dispositions diverses, ceci notamment afin d'améliorer la lisibilité du texte.

Ad article 2:

Les définitions y reprises sont celles de la directive.

Ad article 3:

L'adaptation de l'intitulé de l'annexe I intègre les dispositions afférentes de la directive. La modification des annexes par règlement grand-ducal s'inspire de dispositions similaires en matière environnementale.

Ad article 4:

L'article, qui reprend l'article 3quater de la directive et qui introduit un article 5bis, reprend le compromis dégagé en deuxième lecture avec le Parlement européen. Afin notamment d'inciter le secteur de l'aviation à des réductions d'émissions le plus tôt possible, le pourcentage d'allocation de quotas pour la période d'allocation 2012-2013 et pour chacune des périodes successives débutant en 2013 est fixé respectivement à 97% et 95%, la référence étant constituée par les émissions dites historiques.

Le pourcentage de 95% fera l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014. Dans ce contexte, la Commission tiendra compte notamment de la mesure dans laquelle la quantité totale de quotas à allouer devrait être réduite en conformité avec les objectifs de l'UE en matière de changement climatique.

Ad article 5:

L'article, qui reprend l'article 3quinquies de la directive et qui introduit un article 5ter, a trait à la méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront fixées par la Commission.

Les recettes afférentes sont versées directement au fonds dit „fonds KYOTO“.

Le pourcentage de 15% pourra faire l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014.

Ad article 6:

L'article, qui reprend l'article 3sexies de la directive et qui introduit un article 5quater, repose sur une harmonisation intégrale de la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous ces exploitants sur un pied d'égalité. Chaque exploitant est, selon la directive, soumis à la réglementation d'un seul EM pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'UE.

Tant la Commission que le ministre et l'administration de l'environnement sont appelés à jouer leur rôle en matière de méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs, ceci entre

- < le moment du calcul au niveau communautaire notamment de la quantité totale de quotas à allouer et du nombre de quotas respectivement à allouer à titre gratuit et à mettre aux enchères et
- < le moment du calcul du total des quotas, alloués au niveau national et à chaque exploitant d'aéronefs intéressé, respectivement pour la période concernée et pour chaque année et
- < le moment de l'attribution par le ministre de l'environnement de quotas à chaque exploitant d'aéronef et par année.

Ad article 7:

L'article, qui reprend l'article 3septies de la directive et qui introduit un article 5quinquies, prévoit une réserve spéciale de quotas qui est 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.

Dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014, le maintien de la réserve spéciale sera réexaminé, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur.

Ad article 8:

L'article reprend l'article 3octies de la directive et introduit un article 5sexies.

Ad article 9:

L'article, qui reprend le point 15) (article 18bis) figurant au chapitre IV de la directive et qui introduit un article 5septies, vise la notion d'EM responsable d'un aéronef.

Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant relève d'un EM. Les EM devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'EM en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une telle licence ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de base sont imputables à cet EM, se conforment aux exigences de la directive.

Ad article 10:

L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive.

Ad article 11:

L'article reprend le point 8) figurant au chapitre IV de la directive.

Il convient, afin d'améliorer le rapport coût/efficacité du système communautaire, 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 directive. La moyenne des pourcentages définis par les EM pour l'utilisation desdits mécanismes, dits flexibles, durant la première période d'engagement du Protocole de KYOTO s'élève à 15% environ.

Ad article 12:

L'article reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 13:

L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 14:

L'article reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 15:

L'intitulé de l'article est adapté en ce sens que sont visées la surveillance et la déclaration des émissions, ceci à l'instar de la directive.

Le paragraphe 2 modifié reprend le point 12) b) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 16:

L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 17:

L'article est adapté en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale et visant les mesures administratives.

Le paragraphe 3 modifié reprend le point 14) b) „3“ figurant au chapitre IV de la directive.

Le nouveau paragraphe 4bis reprend le point 14) c) figurant au chapitre IV de la directive. En application de la directive et au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences, et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'EM responsable de l'y contraindre, les EM devraient agir solidairement. En conséquence, il convient que, en dernier recours, l'EM 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. Pour ce qui concerne le Luxembourg, de telles mesures seraient initiées dès lors que le délai imparti à l'exploitant d'aéronef et visé au paragraphe 1 pour se conformer ne serait pas suivi d'effet. Parallèlement à la saisine de la Commission, il est loisible au ministre de prendre les mesures nationales adéquates sur base du paragraphe 1er deuxième tiret.

Le paragraphe 7 modifié reprend le point 14) b) „2“ figurant au chapitre IV de la directive.

Le paragraphe 8 modifié précise les décisions susceptibles d'un recours. Les décisions „communautaires“ dont question au paragraphe 4bis en sont exclues.

Ad article 18:

L'article est adapté en vue d'une meilleure lisibilité. La référence à l'énoncé des violations est supprimée, ceci à l'instar d'autres dispositions applicables en matière environnementale.

Ad article 19:

L'annexe I est adaptée conformément à la directive.

Conformément au principe d'une meilleure réglementation, la directive exclut du régime communautaire 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 relèvent pas du système communautaire. Une telle disposition est à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du régime communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement: clause „de minimis“.

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-
ducal du 16 février 2005 déterminant

- a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions**
- b) les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés; et notamment ses articles 15 et 16;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. L'annexe I, qui détermine les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions, est modifiée et complétée 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 x facteur d'émission

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

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

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

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du CIEG 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 15, paragraphe 2 de la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:

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

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI 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 de la LOI 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 de la LOI 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 de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant des aéronefs et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre,
 - * tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI 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 de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef:
 - * au départ de chaque Etat membre,
 - * à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
- degré d'incertitude.

Surveillance des données de tonnes-kilomètres aux fins des articles 5quater et quinquies de la LOI

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 5quater, paragraphe 1 ou à l'article 5quinquies, paragraphe 2, de la LOI, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes-kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

„distance“ est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,

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

***Déclaration des données de tonnes-kilomètres aux fins
des articles 5quater et quinquies de la LOI***

Chaque exploitant fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, ou à l'article 5quinquies, paragraphe 2 de la LOI:

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

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI 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 de la LOI 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 tonnes-kilomètres:

- 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 de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.“

Art. 2. L'annexe II, qui détermine les critères de vérifications des émissions, est modifiée et complétée 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.

A 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 d'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;
- 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 de la LOI 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 tonnes-kilomètres soumises aux fins des articles 5quater et 5quinquies de la LOI

15. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la LOI, énoncés dans la présente annexe, doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonnes-kilomètres.

16. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant d'aéronef en vertu de l'article 5quater, paragraphe 1, et de l'article 5quinquies, paragraphe 2 de la LOI, 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.“

Art. 3. Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.9.2009)

L'objet du présent projet de loi relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ci-après, le „projet de loi“) est de transposer la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 (ci-après, la „directive“), modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, afin d'intégrer les activités aériennes internationales dans ledit système communautaire. La directive 2003/87/CE avait été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 décembre 2004, ci-après appelée „la loi“, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

La directive comporte par ailleurs une annexe qui modifie les annexes I, IV et V de la directive 2003/87/CE. Cette annexe a été partiellement intégrée dans le projet de loi sous avis, alors que la partie résiduaire a été intégrée au niveau du projet de règlement grand-ducal susmentionné¹ (ci-après, le „projet de règlement grand-ducal“), cette dernière visant à modifier les annexes ayant fait l'objet du règlement grand-ducal du 16 février 2005, déterminant les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions, ainsi que les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. L'objectif du projet de règlement grand-ducal sous objet est de compléter les dispositions dudit règlement grand-ducal du 16 février 2005, en y incluant les dispositions relatives à la surveillance et la déclaration des émissions des activités aériennes, la surveillance des données de tonne-kilomètre et leur déclaration, ainsi que la vérification des émissions des activités aériennes.

*

RESUME

En ce qui concerne le projet de loi, la Chambre de Commerce déplore en premier lieu le caractère isolé pris à travers la directive, laquelle ne s'inscrit aucunement dans un contexte international plus large visant la réglementation des émissions de gaz à effet de serre attribuables à l'aviation internationale, et ce à quelques mois de la conférence internationale sur le climat de Copenhague, appelée à donner naissance, en décembre 2009, à un accord mondial susceptible de prendre la relève du protocole de Kyoto après son expiration en 2012. En l'absence d'un accord international approprié, le secteur aérien européen devra faire face à un important phénomène de distorsion de la concurrence vis-à-vis des acteurs extracommunautaires.

En outre, la Chambre de Commerce souligne l'importance de surveiller les progrès de transposition dans les autres Etats membres, et ce afin d'éviter une distorsion de la concurrence au sein même de l'Union européenne, liée à une transposition à plusieurs vitesses du cadre communautaire sous-jacent.

Il est aussi signalé, à travers une analyse de l'évolution de la composition des émissions luxembourgeoises de gaz à effet de serre (GES) et du secteur de l'aviation au Luxembourg, que le Grand-Duché est considérablement plus exposé aux effets découlant de la directive que les autres Etats membres.

Dans la suite de son avis, la Chambre de Commerce analysera quelques-uns des articles du projet de loi sous avis, dont il conviendrait d'en modifier la formulation, voire la substance, notamment en ce qui concerne les sanctions prévues à l'article 18 du projet de loi. Dans ce contexte, les peines d'emprisonnement prévues dans certains cas semblent excessives eu égard au sens de la directive.

La Chambre de Commerce conclut son examen par quelques recommandations ayant trait, notamment, à l'usage des recettes liées à la mise aux enchères des quotas d'émission de GES en question, ainsi qu'à la démarche qu'elle se permet de recommander aux autorités dans le contexte de la révision annoncée de la directive 2008/101/CE.

¹ Seule la modification de l'annexe I de la directive 2003/87/CE fait partie du projet de loi, alors que les modifications aux annexes IV et V ont fait l'objet d'une intégration au niveau du projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce approuve la technique quant à la forme de la transposition projetée de la directive 2008/101/CE en droit luxembourgeois, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt, à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international, et sous réserve que ses observations, formulées ci-dessous, soient prises en considération.

Le projet de règlement grand-ducal se propose de compléter les dispositions du règlement grand-ducal du 16 février 2005 en vue de transposer fidèlement les annexes IV et V de la directive 2003/87/CE telles qu'elles sont amendées par la directive 2008/101/CE. La Chambre de Commerce salue que le principe de transposition „*toute la directive et rien que la directive*“ ait guidé l'auteur du projet de règlement grand-ducal dans ses démarches rédactionnelles et n'émet pas de commentaire additionnel au sujet dudit projet de règlement grand-ducal, qu'elle approuve dans sa forme actuelle. La base légale du projet de règlement grand-ducal deviendrait l'article 16 du projet de loi sous avis, qui précise que les déclarations des exploitants d'aéronefs en matière d'émissions seront à vérifier conformément aux critères définis par voie de règlement grand-ducal.

Appréciation du projet de loi

	<i>Incidence</i>
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	-
Impact financier sur les entreprises	--
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	0 ²

Appréciations: ++: très favorable
 +: favorable
 0: neutre
 -: défavorable
 --: très défavorable

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce a eu l'occasion à plusieurs reprises d'indiquer qu'elle partageait les objectifs de l'Union européenne et du gouvernement en matière de développement durable et de protection du climat, et, partant, qu'elle souscrivait aux objectifs de promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et de la mise en valeur des énergies renouvelables. De ce fait, la Chambre de Commerce soutient des initiatives coordonnées et négociées au niveau international en matière de lutte contre le réchauffement de l'atmosphère, dont il existe désormais peu de doute qu'il soit influencé voire accéléré par les émissions de GES (notamment le CO₂). Le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) attribue la majeure partie du réchauffement observé au cours des cinquante dernières années aux activités humaines³, et la nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2° C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle semble faire l'objet d'un certain consensus au niveau international⁴.

En 1992, lors du „Sommet de la Terre“ à Rio au Brésil, fut adoptée la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). L'objectif de la CCNUCC consiste à stabiliser les concentrations de GES dans l'atmosphère „à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique

² Sous réserve du réinvestissement des fonds issus de la mise aux enchères dans des projets utiles au secteur aérien.

³ Voir „Changement climatique: Agir pour un défi majeur! – 1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“, Ministère de l'Environnement, avril 2006

⁴ Voir, par exemple, GIEC (www.ipcc.ch), l'exposé des motifs de la directive 2008/101/CE au paragraphe (4) et les conclusions du groupe de pays G8 réuni à l'Aquila en Italie en juillet 2009 (www.g8italia2009.it)

*dangereuse du système climatique*⁵. Lors de la 3e session de la Conférence des Parties de la CCNUCC, réunie en 1997 à Kyoto au Japon, fut déterminé, pour la première fois, un objectif chiffré quant aux émissions de GES dans les pays développés, à savoir une réduction de 5% pour la période 2008-2012 par rapport aux émissions de l'année 1990. A ce stade, trois remarques s'imposent: le réchauffement climatique étant un défi global, seul un accord international, tel que le protocole de Kyoto, est à même d'adresser cette thématique de manière efficace et efficiente⁶. Par ailleurs, le protocole de Kyoto a prévu des mécanismes dits „flexibles“ ou „de marché“ afin de contribuer à atteindre les objectifs, à savoir l'échange de quotas d'émission, permettant de vendre ou d'acheter des droits à émettre entre pays, la mise en oeuvre conjointe (MOC)⁷, ainsi que le mécanisme dit MDP⁸. En dernier lieu, l'aviation internationale est restée en dehors du protocole de Kyoto, vu la difficulté d'attribuer les émissions sous-jacentes aux parties contractantes, ce type d'aviation opérant, par définition, en dehors des frontières nationales et par-dessus les territoires et eaux internationaux.

Les trois observations *supra* prennent toute leur importance dans le cadre de la directive à transposer. En effet, toute mesure environnementale additionnelle doit s'en inspirer, et dans le contexte de la directive à transposer, force est de constater que l'Union européenne a légiféré en absence d'un cadre international approprié. De par la directive et à compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre⁹ feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO₂, alors qu'il n'existe aucune contrainte en ce qui concerne les mouvements aériens s'effectuant entre des aéroports non communautaires. A côté d'une allocation gratuite de quotas aux exploitants d'aéronefs, laquelle correspond, en 2012, à 85% de 97% des émissions moyennes de 2004 à 2006 (dites les „émissions historiques“), respectivement à 85% de 95%, à partir de 2013, de ces mêmes émissions historiques, les exploitants d'aéronefs devront notamment acquérir des quotas par le biais des 15% mis aux enchères.

Bien que la Chambre de Commerce salue que l'Union européenne ait opté pour un mécanisme basé sur le marché¹⁰ (fidèlement à un des grands principes formulés *supra*), elle se permet toutefois d'exprimer quelques griefs sur l'initiative communautaire en général. En premier lieu, il est critiquable que l'Union européenne ait légiféré sur l'inclusion des activités aériennes en dehors d'un accord international. Elle justifie son action en mettant en avant que, „... si l'incidence du secteur de l'aviation [...] continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs. [...]“¹¹ et qu'elle était „confortée par les progrès réalisés dans ce sens [...]“ et qu'„elle visera à garantir que [un] accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions [...] liées aux activités aériennes“. Il paraît prétentieux et douteux comment l'Union puisse garantir l'issue d'une négociation internationale.

La prochaine échéance clé dans le domaine environnemental sera la conférence de Copenhague au mois de décembre 2009, dont le but est de parvenir à un accord mondial susceptible de prendre la relève du protocole de Kyoto pour la période postérieure à 2012. Considérant les réserves de plusieurs pays face au protocole de base, vu le fait que l'aviation était exclue dudit protocole, vu la forte probabilité qu'un nouvel accord ambitieux sur les secteurs déjà réglementés sera au coeur des discussions au Danemark et va entièrement solliciter les parties prenantes, et vu la difficulté d'appréciation du principe du pollueur-payeur dans l'aviation internationale, il paraît peu vraisemblable que cette conférence puisse aboutir à un accord formel au sujet de l'aviation. Le fait que l'UE ait légiféré formellement et antérieurement à la conférence, et veuille, par conséquent, promouvoir son initiative tout en provo-

5 „Changement climatique: Agir pour un défi majeur! – 1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“, Ministère de l'Environnement, avril 2006, page 8

6 Dans ce contexte, il convient toutefois de garder à l'esprit la réticence de plusieurs pays clés, tels que les Etats-Unis, la Chine et l'Inde.

7 La MOC ou JI („Joint Implementation“) permet aux parties prenantes de procéder à des investissements visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en dehors de leur territoire national et de bénéficier ainsi de crédits d'émissions

8 Le mécanisme de développement propre (MDP) („Clean Development Mechanism (CDM)“, analogue à la MOC, mais jouant de pays développé à pays en voie de développement.

9 Il existe des exceptions, notamment dans le contexte des vols militaires, de douane, de sauvetage, de lutte contre le feu, des avions de moins de 5,7 tonnes. Il existe par ailleurs une clause „de minimis“: les vols réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois, soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an sont exclus (voir directive 2008/101/CE, Annexe I).

10 En termes techniques, le système projeté est qualifié de système „cap & trade“, qui résume l'idée de limiter les émissions à un certain niveau (cap) et de pouvoir acheter ou vendre les permis sur le marché (trade).

11 Voir directive 2008/101/CE, exposé des motifs, (4)

quant une certaine situation de „fait accompli“, ne va vraisemblablement pas suffire à la conclusion d'un accord mondial relatif à l'aviation internationale. Ainsi, cette initiative unilatérale, et dont le calendrier n'est, de surcroît, pas judicieusement choisi avec une transposition prescrite pour début février 2010, soit moins de deux mois après la conférence de Copenhague, semble quelque peu inappropriée, voire potentiellement contre-productive.

Au vu de l'exposé des motifs de la directive, force est de constater que l'Union européenne avait réfléchi aux principes de „*distorsions de marché*“, et au risque lié d'une „*fuite de carbone*“. La directive précise, à ce titre, que des „*mesures appropriées*“ pourront être prises en cas d'échec des négociations internationales. Ainsi, la directive annonce en son article 30 que la Commission réexaminera son application au plus tard le 1er décembre 2014. Malheureusement, un cadre juridique communautaire, à transposer par les vingt-sept Etats membres en droit national à brève échéance, qui, de surcroît, risque d'être revu après un laps de temps aussi limité, ne contribue ni à la sécurité juridique, ni aux efforts de simplification administrative en faveur des centaines d'exploitants d'aéronefs visés¹² auxquels, qui plus est, est soustraite toute base solide de planification. Tout en évitant un débat polémique, il semble confirmé à la Chambre de Commerce que l'aviation européenne en général et luxembourgeoise, en particulier, seront confrontées à un phénomène significatif de distorsion du marché mondial. A ce titre, il suffit de considérer les aéroports sur le continent européen situés dans des pays non membres de l'Union européenne, et qui pourraient, de ce fait, développer leurs activités au détriment des aéroports de l'Union européenne, à un niveau d'émission de GES équivalent. Afin de lutter contre les distorsions du marché, la directive prévoit que les compagnies non européennes sont soumises au système¹³, pour autant que l'atterrissage et/ou le décollage ait/aient lieu sur un aéroport communautaire. Bien que cette initiative soit à saluer par principe, elle implique néanmoins qu'un opérateur extérieur à l'UE devra potentiellement payer en cas d'atterrissage ou de décollage sur le territoire communautaire, alors que ce coût éventuel – fluctuant sur une base quotidienne en fonction du marché du carbone et donc imprévisible – disparaîtrait purement et simplement si cet opérateur extracommunautaire ferait appel à un aéroport non communautaire. Nous allons examiner ces propos *infra* à l'aide de l'exemple d'une compagnie aérienne du continent asiatique, pour laquelle la porte d'entrée en Europe occidentale constitue l'aéroport du Luxembourg.

Dans le même registre de la distorsion du marché, la Chambre de Commerce souligne qu'il doit être assuré que la directive entre bien en application au même moment dans l'ensemble de l'Union européenne. En effet, d'après un communiqué publié le 8 juillet 2009 par le DEFRA („*Department for Environment, Food and Rural Affairs*“) britannique, la liste officielle de la Commission, reprenant les exploitants d'aéronefs par Etat membre d'administration, était, au moment de la rédaction dudit communiqué, qualifiée de „préliminaire“, alors que la publication définitive de cette liste était prévue avant le 1er février 2009 en vertu de l'article 18bis de la directive 2008/101/CE¹⁴. „*Until this list is formally published we are legally unable to lay the first stage regulations transposing the Aviation EU ETS Directive.*“¹⁵, écrit le DEFRA, ce qui laisse planer un certain doute que le Royaume-Uni puisse transposer en temps utile la directive 2008/101/CE: „(The) *UK decision to push back emissions reporting deadline leaves (the) aviation EU ETS implementation in confusion*“¹⁶. „*It is vital that every aircraft operator covered by the EU ETS is aware of their obligations under the System*“, poursuit le DEFRA dans sa communication du 8 juillet 2009. Le possible délai au Royaume-Uni, voire dans un ou plusieurs autre(s) Etat(s) membre(s), est à surveiller par le gouvernement et par le législateur luxembourgeois amené à voter le projet de loi sous avis. Par ailleurs, et de manière plus générale, le fait que la Commission n'ait pas tenu une partie de ses engagements dans les délais, pourrait, en effet, valablement justifier des retards au niveau de la transposition du cadre communautaire, notamment vu que cet important retard risque de mettre à mal les administrations concernées dans les Etats membres, ainsi que les exploitants d'aéronefs à administrer, qui devront faire face à des demandes d'informations et de *reporting* détaillées dans des délais impartis écourtés, voire insuffisants.

12 Voir: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/alloc_operators_110209.pdf

13 Pour les compagnies non européennes, l'Etat membre „responsable“ est déterminé sur base des émissions produites, donc du trafic enregistré. Dans le cadre des exploitants d'aéronefs européens, ils seront rattachés aux différents Etats membres par le biais d'une liste publiée par la Commission européenne (voir: note No 14 ci-dessous).

14 A noter que cette liste a finalement fait l'objet d'une publication au JOCE le 22 août 2009, soit avec un retard de presque sept mois par rapport au calendrier arrêté par la directive.

15 <http://www.defra.gov.uk/environment/climatechange/trading/eu/pdf/090706-aviation-ets.pdf>

16 <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=531>

Sur base des informations disponibles sur le site Internet de la Commission européenne au 31 août 2009, aucun Etat membre n'a encore pris de mesures législatives portant transposition de la directive 2008/101/CE. Ainsi, outre l'exemple britannique mentionné ci-dessus, la Chambre de Commerce invite les autorités à suivre l'état d'avancement de la transposition dans les autres Etats membres afin d'éviter une mise en application à plusieurs vitesses du nouveau cadre réglementaire au sein de l'Union européenne.

La Chambre de Commerce tient en outre à commenter deux autres modalités de type „calendrier“ découlant de la directive 2008/101/CE. L'article 3^{ter} dispose que la Commission élabore, avant le 2 août 2009, des lignes directrices pour l'interprétation précise des activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive, qui précise les catégories d'activités relevant de la directive en question. L'article 3^{quater}, quant à lui, précise que la Commission détermine, avant le 2 août 2009, les émissions historiques du secteur de l'aviation. Ces deux communications à publier par la Commission auront des répercussions significatives sur le champ d'application du cadre communautaire, d'une part, et sur le niveau de référence, d'autre part. Ce niveau d'émission de référence sera fondamental dans le contexte de l'attribution des quotas d'émission gratuits. Au moment de la rédaction du présent avis, ces deux documents n'étaient pas encore disponibles. La Chambre de Commerce invite le gouvernement à veiller à ce que ces documents soient publiés à brève échéance et de corroborer les „émissions historiques“ de la Commission européenne avec les informations provenant des exploitants d'aéronefs administrés par le Grand-Duché de Luxembourg.

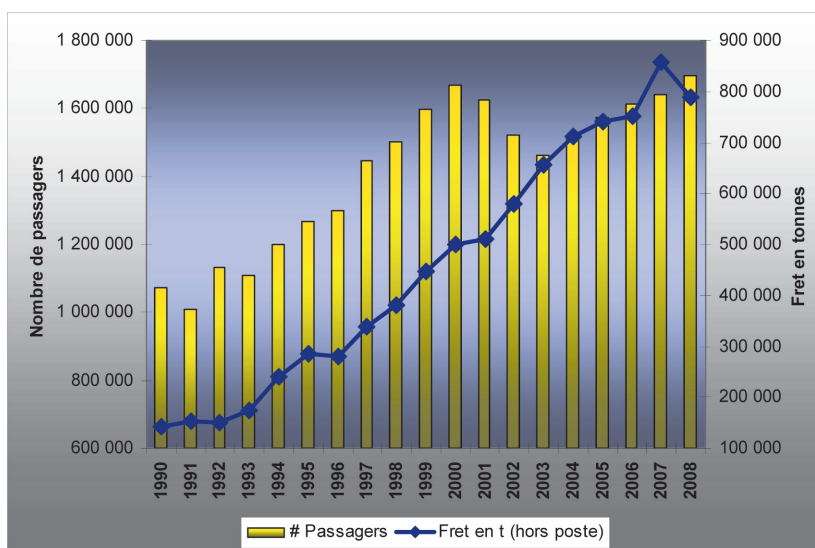
Considérations économiques du développement du secteur aérien national

De par son degré d'ouverture économique élevé¹⁷, sa situation géographique centrale et favorable au coeur de l'Europe occidentale et vu le dynamisme de l'ensemble des parties prenantes concernées, qu'elles soient publiques¹⁸ ou privées, le Luxembourg a progressivement pu se doter d'un secteur aérien d'un ordre de grandeur significatif. A titre d'illustration, le graphique ci-dessous trace l'évolution du nombre de passagers ainsi que celle du fret en tonnes, tels que répertoriés par l'administration de la navigation aérienne.

17 D'après le STATEC (NDC No 3, 2007), le Luxembourg dispose du degré d'ouverture le plus important parmi les Etats membres de l'Union Européenne, ainsi que l'un des plus élevés au monde. Le degré d'ouverture visé se détermine en divisant la somme des exportations et des importations par deux fois le PIB. Alors que le degré d'ouverture du Luxembourg avait atteint 147% en 2006, le Belgique, par exemple, faisait état d'un degré d'ouverture s'élevant qu'à 53%.

18 Dans le domaine spécifique de l'aviation, le résumé du programme gouvernemental 2009-2014, prévoit notamment la „consolidation de l'aéroport de Luxembourg“ (Résumé du programme gouvernemental 2009-2014, <http://download.rtl.lu/koalitionsaccord.doc>), ainsi que la „poursuite d'une politique soucieuse de maintenir la compétitivité des compagnies aériennes opérant de l'aéroport de Luxembourg“ (ibidem).

Graphique 1: Evolution du nombre de passagers (échelle de gauche, histogramme jaune) et du fret en tonnes (échelle de droite, ligne bleue) entre 1990 et 2008



Source: Administration de la navigation aérienne.

Ainsi, le nombre de passagers a augmenté de quelque 60% entre 1990 et 2008, alors que l'évolution du fret en tonnes se montre encore plus dynamique. En 2007, un record historique concernant le fret avait été atteint, à 856 milliers de tonnes, en augmentation de l'ordre de 500% par rapport à 1990.

A côté de l'augmentation du volume d'activité, l'activité aérienne a en outre un poids significatif des points de vue économique et social. Ainsi, le nombre d'entreprises reprises au „*Répertoire systématique des entreprises*“ du STATEC et actives dans le secteur aérien, dépasse la centaine en 2008. Par ailleurs, d'après une étude spécifique du STATEC de 2007¹⁹, les emplois salariés directement et indirectement créés au sein et autour du secteur aérien luxembourgeois oscillait autour de 4.600 unités en 2005, ce qui représentait quelque 1,6% de l'emploi intérieur total. La valeur ajoutée générée par le secteur s'élevait, en 2005, à 550 mio d'EUR, équivalent à quelque 1,9% du produit intérieur brut de la même année. Depuis 2005, et à la lecture du graphique ci-dessus, l'activité a continué d'évoluer positivement, faisant en sorte que les activités aériennes revêtent désormais un impact économique de premier ordre et qu'elles concourent activement aux efforts de diversification de la structure économique nationale. Cette évolution favorable au fil des années a contribué à ce que le pays ait pu consolider sa position de plaque tournante dans le domaine logistique. Le Luxembourg dispose, en particulier, d'une activité de fret aérien d'envergure européenne, voire mondiale²⁰, le corollaire étant un secteur aérien qui pourrait être qualifié de „disproportionné“ par rapport à la taille du pays.

Un tel développement sectoriel a mécaniquement pour corollaire une certaine augmentation des émissions de GES. Ainsi, dans le contexte du monde logistique en général et du secteur aérien en particulier, les phénomènes d'augmentation du volume d'activité et d'émissions sont inévitablement reliés entre eux.

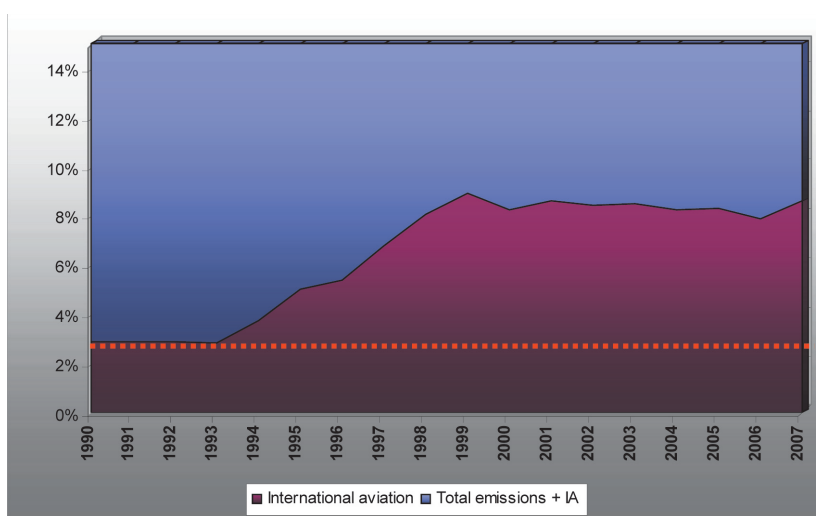
Ainsi, le Luxembourg, en général, et les exploitants d'aéronefs locaux, en particulier, seront davantage touchés que la plupart de leurs homologues européens par la transposition de la directive 2008/101/CE en droit national. Il est regrettable, aux yeux de la Chambre de Commerce, que lors des discussions en amont de l'établissement de la directive, ces considérations et spécificités luxembourgeoises n'aient pas été davantage prises en compte, d'autant plus qu'avec la modernisation et l'extension de l'aéroport du Luxembourg, les capacités, en termes de fret et de passagers pouvant y transiter, avaient récemment fait l'objet d'un renforcement certain et conséquent.

¹⁹ Bulletin du STATEC No 11-2007 „L'impact économique de l'aéroport de Luxembourg“, page 467

²⁰ CARGOLUX étant, en termes de tonnes-kilomètres, la 9^e compagnie mondiale et la plus grande compagnie „all cargo“ en Europe (<http://www.cargolux.lu/Company/Presentation.php>)

Dans le contexte plus général de l’empreinte environnementale de l’aviation, force est de constater que les prises de position y relatives sont fréquemment et souvent diamétralement opposées en fonction de l’organisme ou de la personne les avançant. Dans l’Union européenne, le pourcentage le plus couramment proposé, au titre de la part de l’aviation dans les émissions globales, se situe à 3%²¹. A l’échelle mondiale et selon le GIEC, la contribution serait de l’ordre de 2%. Toutefois, selon le GIEC, la Commission et des groupes d’intérêts divers, l’impact total de l’aviation serait beaucoup plus important, notamment dû aux émissions d’oxyde d’azote (NOx) et à l’impact, qualifié de „largement méconnu“²² des nuages cirrus pouvant se former en conséquence de la vapeur d’eau rejetée par les avions. Le graphique ci-dessous montre l’évolution du poids des émissions luxembourgeoises de CO₂ attribuables à l’aviation par rapport au total des émissions depuis 1990 (telles que communiquées par les autorités²³ aux organismes internationaux²⁴).

Graphique 2: Poids des émissions dues à l’aviation internationale par rapport au total des émissions au Luxembourg



Source des données: „National omissions reported to the UNFCCC and to the EU Greenhouse Gas Monitoring Mechanism“. Données disponibles sous <http://dataservice.eea.europa.eu/data-service/metadetails.asp?id=1089> le 9 juillet 2009

La ligne pointillée représente la contribution à l’échelle de l’Union européenne, qui est couramment estimée à 3%.

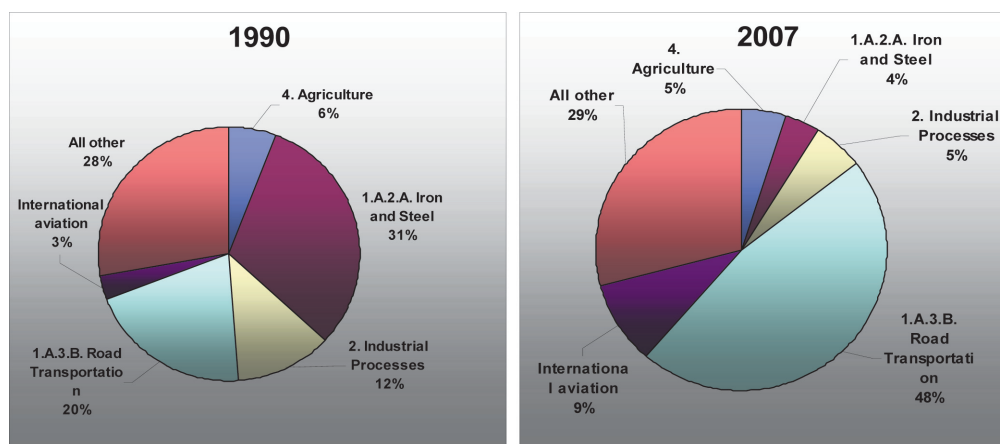
21 EUROPOLITIQUE environnement No 770, juin 2009, p. 19

22 *ibidem*

23 Le Ministère de l’Environnement, obligation reprise pour le nouveau Ministère du Développement durable et des Infrastructures

24 Le „reporting“ se fait principalement à l’égard de la Commission européenne en vertu des décisions de la Commission 280/2004/EC et 2005/166/EC

Graphique 3: Composition des émissions luxembourgeoises y compris les émissions dues aux activités aériennes internationales: comparaison entre l'année 1990 et 2007



Source des données: „National emissions reported to the UNFCCC and to the EU Greenhouse Gas Monitoring Mechanism“. Données disponibles sous <http://dataservice.eea.europa.eu/dataservice/metadetails.asp?id=1089> le 9 juillet 2009

Le diagramme ci-dessus compare la composition des émissions Luxembourg entre 1990 et 2007 (y compris, celles dues aux activités aériennes). Tandis que le poids des émissions de CO₂ attribuables aux activités et procédés industriels (codes 1.A.2.A et 2), a baissé de 43% à 9% entre 1990 et 2007, la quote-part imputable aux transports routiers a augmenté, en passant de 20% à 48%²⁵. Dans le contexte spécifique de l'aviation, la quote-part en question est passée de 3% des émissions totales à 9% en 2007, traduisant ainsi la corrélation susmentionnée entre la forte augmentation du volume d'activité et les émissions générées.

Au vu des développements faits ci-avant, la Chambre de Commerce conclut que l'atteinte aux intérêts luxembourgeois ne constitue pas seulement un risque, mais une réalité. Vu l'impossibilité de prévoir le prix des quotas d'émission mis aux enchères, le coût financier potentiel, redevable par les exploitants d'aéronefs, est à ce stade inconnu. Ainsi paraît-il vraisemblable qu'une partie des activités aériennes puisse se délocaliser en dehors de l'Union européenne. A titre d'exemple, citons le cas de la société taiwanaise „China Airlines“. D'après les informations de l'ambassade taiwanaise en Belgique²⁶, cette compagnie utilise le site de l'aéroport du Luxembourg en tant que plateforme et porte d'entrée en Europe pour les exportations taiwanaises. Citons l'ambassade taiwanaise: „[...] Luxembourg can be said to be the forefront for Taiwan's cargo to Europe, and China Airlines is collaborating very closely with Cargolux“. Si cette compagnie est amenée à faire face à un coût financier, de surcroît incertain et imprévisible, le risque est élevé que cette activité puisse se délocaliser, en tout ou en partie, vers un aéroport non communautaire. Les conséquences pour le secteur aérien luxembourgeois, ainsi qu'au niveau d'activités de support, seraient considérables, en toute neutralité du point de vue des émissions de GES globales.

A ce stade, il convient d'évoquer que la Chambre de Commerce n'a pas de remarques additionnelles à émettre quant à la forme du projet de règlement grand-ducal, qu'elle approuve dans sa substance actuelle et qui transpose fidèlement certaines dispositions de la directive, ayant trait aux modifications que cette dernière apporte aux annexes IV et V de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, transposées en droit luxembourgeois par la voie du règlement grand-ducal du 16 février 2005, déterminant les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions, ainsi que les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

²⁵ Dans ce contexte, les émissions transfrontalières dues aux ventes de produits pétroliers à des non-résidents sont intégralement comptabilisées au niveau du bilan d'émission luxembourgeois

²⁶ <http://www.taiwanembassy.org/be/ct.asp?xItem=80426&CtNode=460&mp=102&xp1=102>

En ce qui concerne le projet de loi, outre les considérations et observations générales formulées ci-dessus, la Chambre de Commerce commentera, par la suite et par le biais du commentaire des articles, certaines dispositions spécifiques.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 4

Il conviendrait de revoir la formulation de cet article, en ligne avec les dispositions de l'article 3*quater*, 2., de la directive, en faisant notamment référence à l'éventuelle procédure de révision, décrite à l'article 30, 4. de la directive.

Concernant l'article 5

Il serait judicieux de préciser, conformément à l'article 3*quinquies* de la directive, que le pourcentage relatif aux quotas mis aux enchères, actuellement fixé à 15% à partir du 1er janvier 2013, pourra être accru dans le cadre de la révision du cadre communautaire.

Concernant l'article 5bis

Il convient de remplacer le membre de phrase „... les émissions historiques de l'aviation sur base des meilleures technologies disponibles“ par „... les émissions historiques de l'aviation sur base des meilleures données disponibles“, en vertu de l'article 3*quater*, point 4., de la directive 2008/101/CE.

Concernant l'article 5ter

Quant à l'affectation des fonds issus de la mise aux enchères des quotas d'émission, prévue au point 4., la directive prévoit en son article 3*quinquies* au quatrième paragraphe, que cette décision appartient aux Etats membres, mais que les recettes „devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers ...“. En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de Kyoto du produit des recettes liées à cette mise aux enchères. L'article 5*ter* du projet de loi vise à transposer cette décision gouvernementale en droit national. La Chambre de Commerce salue que ces recettes financières ne soient pas soumises au principe général de non-affectation des recettes.

Toutefois, elle recommande de délimiter davantage l'affectation desdits moyens. En effet, vu le dynamisme du secteur aérien au Grand-Duché, vu sa contribution certaine à la diversification économique, vu les cycles de vie et les délais de livraison longs, ainsi que les coûts élevés du matériel dans le secteur de l'aviation, et, partant, l'absence de latitude à court terme des acteurs nationaux de réduire de manière conséquente les niveaux d'émission de GES de leur flotte d'avions respectivement tout en maintenant inchangé le niveau d'activité, il paraît légitime d'employer ces fonds à la recherche dans le domaine de l'aviation, et notamment afin de contribuer aux efforts internationaux de certification de biocarburants alternatifs, permettant au secteur de l'aviation d'opérer de manière plus respectueuse de l'environnement²⁷. Par ailleurs, le Gouvernement voulant mener une „[...] politique soucieuse de maintenir la compétitivité des compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport du Luxembourg“²⁸, il paraît légitime d'employer une partie des fonds à l'amélioration des infrastructures disponibles à l'aéroport du Luxembourg. Ainsi, à titre d'exemple, il conviendrait de doter l'aéroport de nouveaux dispositifs antibruit, permettant notamment de réduire les nuisances des riverains en cas de déplacements d'avions pendant la nuit.

Concernant l'article 9

Bien que cet article transpose fidèlement la directive, la question mérite d'être posée si le législateur n'aurait pas intérêt, dans un souci de clarté, de se référer au „Luxembourg“, au lieu de parler „d'Etat membre responsable“.

27 D'après Paul Kuentzmann, Haut Conseil scientifique à l'Onera, le centre français de recherche aérospatiale, la recherche dans ce domaine est aujourd'hui au stade de la recherche scientifique. A terme, entre 2020 et 2030, une quote-part allant jusqu'à 30% de biocarburants pourra être utilisée dans l'aviation civile. Le bilan CO₂ sera „... beaucoup plus intéressant qu'avec le pétrole, et ce sera aussi intéressant pour d'autres émissions polluantes, notamment pour les particules de suie“. Voir: EUROPOLITIQUE environnement No 770, juin 2009, p. 16

28 „Programme gouvernemental annexé à la déclaration gouvernementale de Monsieur le Premier Ministre“, page 52

Concernant l'article 18

Aux yeux de la Chambre de Commerce et dans la mesure où la directive ne prévoit que des sanctions administratives dans le chef de l'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 précédente²⁹, les sanctions prévues à l'article 18 du projet de loi, prévoyant notamment des peines d'emprisonnement dans certains cas, semblent excessives eu égard au sens de la directive.

Concernant l'article 19

Cette disposition modifie l'annexe I de la loi du 23 décembre 2004. Dans l'encart intitulé „Aviation“, il faut remplacer la dernière phrase, déclarant que „*les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point*“ pour reprendre le texte de l'annexe telle qu'elle fait partie intégrante de la directive à transposer, à savoir „*Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point*“.

Exposé des motifs du projet de loi, sous „quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions“

Une erreur s'est glissée au niveau de la quantité totale pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012. En effet, il convient de remplacer le membre de phrase „... du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 [trois] correspond à 97% ...“ par „... du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 [deux] correspond à 97% ...“.

Autres remarques et recommandations

Les problèmes relatifs à la distorsion de la concurrence sont énoncés à plusieurs reprises au niveau de l'exposé des motifs de la directive (voir *supra*). Par ailleurs, le point 20) de la directive 2008/101/CE précise que la Commission réexaminera son application au plus tard au 1er décembre 2014. Après avoir énoncé ce principe général, la directive énumère onze points majeurs dont la Commission tiendra compte³⁰ au cours de ce réexamen, parmi lesquels figurent les implications et les incidences de la directive sur le fonctionnement général du système communautaire d'échange de quotas d'émission, le fonctionnement du marché des quotas, etc. A cet égard, la Chambre de Commerce invite les autorités luxembourgeoises à faire preuve d'esprit analytique et critique et de communiquer, à la Commission et en temps utile, toutes les réserves, griefs et difficultés identifiés soit par les administrations concernées, soit en faisant suivre les doléances mises en avant par les exploitants d'aéronefs luxembourgeois, et ce afin de contribuer à améliorer le cadre communautaire, eu égard aux développements internationaux en matière de régulation des émissions de GES dues à l'aviation, voire en réponse aux implications pratiques de la directive sur les activités au Luxembourg.

Les coûts auxquels seront confrontés les exploitants d'aéronefs sont difficilement chiffrables, voire imprévisibles, à ce stade. De surcroît, nul ne sait raisonnablement prédire l'effet sur le prix du marché d'une tonne de CO₂ qui résultera de l'inclusion de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Ainsi, la Chambre de Commerce propose une démarche proactive de suivi des effets de la transposition avec les acteurs luxembourgeois concernés, ainsi qu'un système d'échange d'information et de *reporting* avec les compagnies ne revêtant pas un coût financier et un fardeau administratif exagérés pour elles. La Chambre de Commerce ne partage pas l'avis de la Commission européenne, occasionnellement évoqué³¹, que les exploitants d'aéronefs pourraient simplement faire passer leurs coûts additionnels, résultant notamment de la nécessité d'acheter des quotas d'émission de GES sur le marché, à leurs clients. En effet, il convient de prendre en compte la forte élasticité-prix de la demande

29 Voir, à ce titre, le point 14) b) „3“ figurant au chapitre IV de la directive. Cette disposition a fait l'objet d'une transposition à l'article 17 du projet de loi.

30 Il ne s'agit pas d'une énumération exhaustive, ce qui est matérialisé par l'emploi du terme „notamment“ qui précède cette énumération („in particular to“ dans la version anglaise de la directive)

31 Voir, par exemple,

[http://www.delcan.ec.europa.eu/fr/press and information/press releases/2006/06PR043.shtml](http://www.delcan.ec.europa.eu/fr/press%20and%20information/press%20releases/2006/06PR043.shtml) ou

[http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/06/506&format=HTML&aged=0&language=EN&gui Language=fr](http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/06/506&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr)

dans l'aviation³², ainsi que le fait que la concurrence non européenne ne sera probablement pas soumise à un coût analogue, tout au moins à moyen terme.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver la technique quant à la forme de transposition de la directive 2008/101/CE, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international, et sous réserve de la prise en considération des observations formulées ci-dessus.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(10.9.2009)

Par sa lettre du 17 juin 2009, Monsieur le Ministre de l'Environnement a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet de loi sous avis vise à transposer en droit national la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, les dispositions relatives à l'aviation sont insérées dans la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003.

La directive 2008/101/CE a été adoptée afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le protocole de Kyoto, la croissance prévisible du trafic aérien n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique.

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Un plafond limite le nombre total de quotas alloués. Les exploitants d'aéronefs peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire seront couverts par le système à partir du 1er janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1er janvier 2011.

En vue de transposer fidèlement les dispositions afférentes de la directive 2008/101/CE, il y a lieu de modifier et compléter également les annexes du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

La Chambre des Métiers peut approuver les projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Luxembourg, le 10 septembre 2009

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

*

³² Voir, par exemple, l'entretien d'EUROPOLITIQUE environnement avec Le Thi Mai, „General Manager Environment“ de l'AEA („Associations des compagnies aériennes“), EUROPOLITIQUE No 770, juin 2009, p. 22

DIRECTIVE 2008/101/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 19 novembre 2008

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

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité³,

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 Communauté⁴ 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 Conseil⁵, 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 concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à environ 450 ppmv équivalent CO₂; 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 à 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

¹ JO C 175 du 27.7.2007, p. 47.

² JO C 305 du 15.12.2007, p. 15.

³ Avis du Parlement européen du 13 novembre 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 avril 2008 (JO C 122 E du 20.5.2008, p. 19) et position du Parlement européen du 8 juillet 2008 (non encore paru au Journal officiel). Décision du Conseil du 24 octobre 2008.

⁴ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

⁵ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

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 à 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 à 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.

(6) Le 14 février 2007, le Parlement européen a adopté une résolution sur le changement climatique⁶ dans laquelle il faisait état de l'objectif consistant à limiter le réchauffement planétaire moyen à 2 °C par rapport à l'époque préindustrielle, et dans laquelle il invitait instamment l'Union européenne à conserver son rôle moteur dans les négociations visant à établir un cadre international pour la période postérieure à 2012 sur le changement climatique et à maintenir ses ambitions à un niveau élevé lors des discussions futures avec ses partenaires internationaux; il insistait également sur la nécessité de procéder à des réductions globales, dans tous les pays industrialisés, de 30% par rapport aux niveaux d'émission atteints en 1990 à l'horizon 2020, en vue de parvenir à une réduction de l'ordre de 60 à 80% d'ici à 2050.

(7) 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.

(8) En vertu du protocole de Kyoto à la CCNUCC, approuvé, au nom de la Communauté européenne, par la décision 2002/358/CE du Conseil⁷, 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).

(9) Quoique la Communauté ne soit pas une partie contractante de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (la convention de Chicago), tous les Etats membres sont parties contractantes à cette convention et membres de l'OACI. Les Etats membres continuent de soutenir le travail mené avec d'autres Etats 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 fondés 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 35e 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

6 JO C 287 E du 29.11.2007, p. 344.

7 JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

la possibilité, pour les Etats, d'intégrer les émissions résultant de l'aviation internationale dans leurs systèmes d'échange de quotas d'émission. A l'appendice L de la résolution A36-22 qu'elle a adoptée en septembre 2007, lors de sa 36e session, l'Assemblée de l'OACI prie instamment les Etats contractants de ne pas mettre en oeuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres Etats contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces Etats. 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 Etats, les Etats membres de la Communauté européenne et quinze autres Etats 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 fondées sur le marché aux exploitants d'aéronefs de tous les Etats fournissant des services aériens en direction, à partir ou à l'intérieur de leur territoire.

(10) En vertu du sixième programme d'action communautaire pour l'environnement institué par la décision No 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil⁸, 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.

(11) Il convient que les politiques et les mesures soient mises en oeuvre au niveau des Etats 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.

(12) 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, des points 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 climatique⁹, 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.

(13) Un train complet de mesures devrait comporter des mesures opérationnelles et technologiques. Des améliorations de la gestion du trafic aérien dans le cadre du „ciel unique européen“ et des programmes SESAR pourraient contribuer à accroître le rendement énergétique des carburants à concurrence de 12%. Les travaux de recherche dans les nouvelles technologies, en particulier sur les moyens d'améliorer le rendement énergétique des avions, sont eux aussi de nature à réduire les émissions provenant de l'aviation.

(14) 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.

⁸ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁹ JO C 303 E du 13.12.2006, p. 119.

(15) 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 qui est utilisé dans le 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 que d'autre était l'exploitant d'aéronef.

(16) Afin d'éviter les distorsions de concurrence et d'améliorer l'efficacité sur le plan environnemental, il convient de prendre en compte les émissions de tous les vols à l'arrivée ou au départ des aéroports communautaires à compter de 2012.

(17) Il convient que la Communauté et les Etats membres continuent à oeuvrer en vue de la conclusion d'un accord sur des mesures planétaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation. Le régime adopté par la Communauté peut servir de modèle pour le fonctionnement d'un système d'échange de quotas d'émission à l'échelle mondiale. Il y a lieu que la Communauté et les Etats membres restent en contact avec les tiers au cours de la mise en oeuvre de la présente directive et incitent les pays tiers à adopter des mesures équivalentes. Si un pays tiers adopte des mesures qui ont un effet environnemental au moins équivalent à celui de la présente directive dans le sens de la réduction de l'incidence sur le climat des vols vers la Communauté, la Commission devrait examiner 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. Les systèmes d'échange de quotas d'émission mis au point dans les pays tiers commencent à offrir une interaction optimale avec le système communautaire pour ce qui est de la prise en compte de l'aviation. La conclusion d'accords bilatéraux ayant pour effet d'associer le système communautaire à d'autres systèmes d'échange afin de constituer un système commun ou l'adoption de mesures équivalentes destinées à éviter l'existence d'une double réglementation pourrait constituer une étape sur la voie d'un accord mondial. Lorsque des accords bilatéraux de cette nature sont conclus, la Commission pourrait modifier les types d'activités d'aviation pris en compte dans le système communautaire, notamment en adaptant en conséquence le montant total des quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs.

(18) Conformément au principe d'une meilleure réglementation, il convient que le système communautaire 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 communautaire. 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.

(19) 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 sur le climat 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 sur le climat 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 devraient 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. Il convient d'encourager les travaux de recherche sur la formation de traînées de condensation et de cirrus ainsi que sur les mesures efficaces de limitation, y compris d'ordre opérationnel ou technique.

(20) Afin d'éviter les distorsions de concurrence, il convient de définir une méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs. Il convient d'attribuer 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.

(21) Il convient d'harmoniser intégralement la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire 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 Etat 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.

(22) 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, particulièrement dans les pays en développement, et financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation, y compris notamment dans l'aéronautique et le transport aérien. Les décisions concernant les questions liées aux dépenses publiques nationales sont du ressort des Etats 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 Etat 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 communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve au transport à faibles émissions. 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 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.

(23) Il y a lieu prévoir la communication par les Etats 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 Etats membres de l'obligation de notification de certaines mesures nationales prévues à l'article 88, paragraphe 3, du traité. La présente directive ne préjuge pas l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'Etat qui pourraient être intentées en vertu des articles 87 et 88 du traité.

(24) Il convient, afin d'améliorer le rapport coût/efficacité du système communautaire, 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. La moyenne des pourcentages définis par les Etats membres pour l'utilisation des REC et des URE durant la première période d'engagement du protocole de Kyoto s'élève à 15% environ.

(25) Dans ses conclusions, le Conseil européen réuni à Bruxelles les 13 et 14 mars 2008 estime que, dans un contexte mondial de marchés concurrentiels, le risque d'une fuite de carbone est un problème qui doit être analysé et traité d'urgence dans la nouvelle directive relative au système d'échange de quotas d'émission, de sorte que, en cas d'échec des négociations internationales, les mesures appropriées puissent être prises. Il considère qu'un accord international demeure le meilleur moyen de prendre ce problème en compte.

(26) Afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant d'aéronef relève d'un Etat membre. Les Etats membres devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'Etat 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 Etat 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'Etat membre responsable de l'y contraindre, les Etats membres devraient agir solidairement. En conséquence, il convient que, en dernier recours, l'Etat 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.

(27) 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 Etats 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.

(28) Afin de garantir un traitement équitable des exploitants d'aéronefs, les Etats membres devraient suivre des règles harmonisées pour l'administration des exploitants d'aéronefs sous leur propre responsabilité, conformément à des orientations spécifiques qui seraient élaborées par la Commission.

(29) Afin de préserver l'intégrité environnementale du système communautaire, 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.

(30) Il se pourrait que l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) détienne des informations susceptibles d'aider les Etats membres ou la Commission à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la présente directive.

(31) 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.

(32) 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 oeuvre, et qu'elle fasse ensuite rapport au Parlement européen et au Conseil.

(33) 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 produit intérieur brut 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 de la Communauté, 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.

(34) 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.

(35) Il convient d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en oeuvre 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 Commission¹⁰.

¹⁰ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(36) 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 alloués 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.

(37) Etant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats 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.

(38) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“¹¹, les Etats 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.

(39) Il convient de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2003/87/CE

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

1) Le titre ci-après est inséré avant l'article 1er:

„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) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18*bis*;

¹¹ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- 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 aéroport situé sur le territoire d’un Etat membre ou à l’arrivée dans un tel aéroport en provenance d’un pays tiers;
- s) „émissions historiques du secteur de l’aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l’annexe I.“

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

„Chapitre II – Aviation

Article 3bis

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 3ter

Activités aériennes

Avant le 2 août 2009, 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 énumérées à l’annexe I.

Article 3quater

Quantité totale de quotas pour l’aviation

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% 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 1er 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 95% des émissions historiques du secteur de l’aviation, multipliées par le nombre d’années de la période.

Ce pourcentage peut être révisé dans le cadre du réexamen général de la présente directive.

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 2 août 2009, 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.

Article 3quinquies

Méthode d’allocation des quotas pour l’aviation par mise aux enchères

1. Pendant la période visée à l’article 3quater, paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.

2. A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères. Ce pourcentage 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 Etats membres, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article ou à l’article 3septies, paragraphe 8. Le nombre de quotas que chaque Etat membre met aux enchères pendant chaque période

est proportionnel à la part de cet Etat membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats 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 vingt-quatre 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 Etats 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, notamment les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

Les Etats membres informent la Commission des actions qu'ils engagent en application du présent paragraphe.

5. L'information fournie à la Commission en vertu de la présente directive n'exonère pas les Etats membres de leur obligation de notification telle que définie à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

Article 3sexies

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'Etat 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 au 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 au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3^{quater}, paragraphe 1, les Etats 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 au 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 Etat 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 paragraphe 3, point e); 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'Etat 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 3septies.

Article 3septies

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. Pour chaque période visée à l'article 3quater, paragraphe 2, 3% 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 3sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3quater, 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 3sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3quater, 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'Etat membre responsable. Cette demande doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 3quater, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.

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 3quater, 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 Etats 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 Etat 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 Etats 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 3octies

Programmes de suivi et de notification

L'Etat membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre 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 3sexies 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 3octies:

„Chapitre III – Installations fixes

Article 3nonies

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) A 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 suivant 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 11bis:

„1bis. Pendant la période visée à l'article 3quater, 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 2bis.

Pour les périodes ultérieures, le pourcentage des REC et des URE utilisables dans les activités aériennes est réexaminé dans le cadre du réexamen général 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 3quater.“

9) A l'article 11ter, 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 2bis ou“ est inséré après le mot „fins“;

b) le paragraphe suivant est inséré:

„2bis. Les Etats 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 Etats 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 Etats 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 que ces quotas soient ensuite annulés.“

11) A 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 Etats 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 1er 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 Etats 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 Etats 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*, y compris les procédures de vérification que les vérificateurs doivent utiliser, 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 Etats 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 Etats 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 EUR. 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 Etat 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 Etat 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 Etat 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 Etats 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 Etats 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. A la demande d'un Etat 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 Etat 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 oeuvre 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 18bis

Etat membre responsable

1. L'Etat 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 Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens ^(*), l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et

b) dans tous les autres cas, l'Etat 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 Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat 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 1er février 2009, publie la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et

b) avant le 1er 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. La Commission est habilitée, en vertu de la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, à élaborer des lignes directrices relatives au traitement des exploitants d'aéronefs par les Etats membres responsables en application de la présente directive.

5. 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 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.

Article 18ter

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 ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.

(*) 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 Etats 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 Etats membres pour cette période.“

17) A 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 25bis****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 Etats 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 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 Etats 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. A 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) A l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

„4. Au plus tard le 1er décembre 2014, 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 soumettre, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions conformément à l'article 251 du traité. 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 3ter 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, y compris des questions de compétitivité, compte tenu notamment de l'incidence des politiques mises en oeuvre hors de l'Union européenne dans le domaine du changement climatique sous l'angle 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, des régions périphériques et des régions ultrapériphériques 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;
- 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) No 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ^(*);
- j) des évolutions, y compris des possibilités de développements futurs, dans l'efficacité de l'aviation et notamment des progrès vers l'accomplissement de l'objectif fixé par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) de mettre au point et d'expérimenter des technologies permettant de réduire la consommation de carburant de 50% d'ici à 2020, ainsi que d'examiner s'il y a lieu d'appliquer des mesures supplémentaires pour une plus grande efficacité; et
- k) des évolutions dans la compréhension scientifique des incidences du changement climatique sur les traînées de condensation et les cirrus provoqués par l'aviation, en vue de proposer des mesures de réduction efficaces.

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

^(*) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8.

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 Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 2 février 2010. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats 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 Etats membres.

2. Les Etats 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 Etats 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 Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Strasbourg, le 19 novembre 2008.

Pour le Parlement européen
Le Président,
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le Président,
J.-P. JOUYET

*

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:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité seront couverts.“;

c) la catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat 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'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats 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 travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol;</p>	<p>Dioxyde de carbone</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) No 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 qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois, – soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an. <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.“</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 x facteur d'émission

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

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

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

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du GIEC de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) 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,
 - Etat membre responsable,
 - adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat 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 Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat 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 Etat membre, et
 - à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
 - degré d'incertitude.

***Surveillance des données de tonne-kilomètre
aux fins des articles 3sexies et 3septies***

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

Tonnes-kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

„distance“ est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée 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 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

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

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

- A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:
- nom de l'exploitant d'aéronef,
 - Etat membre responsable,
 - adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat 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.

A 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 agréée 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 3sexies et 3septies***

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 3sexies, paragraphe 1, et de l'article 3septies, 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.“

