



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 6 février 2017
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0017 (COD)**

5968/17
ADD 1

CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	3 février 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 30 final
Objet:	Document de travail des services de la Commission - Résumé de l'analyse d'impact accompagnant le document: proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/EC en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 30 final.

p.j.: SWD(2017) 30 final



Bruxelles, le 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

MODIFIANT la directive 2003/87/EC en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en oeuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021

{COM(2017) 54 final}
{SWD(2017) 31 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact concernant une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021
A. Nécessité d'une action
Pourquoi? Quel est le problème abordé? <u>11 lignes maximum</u>
Un accord a été conclu, en 2016, sur un régime mondial de mesures destiné à limiter les émissions de l'aviation internationale à partir de 2021. La législation de l'UE doit être modifiée pour tenir compte de cette évolution. En l'absence de modification, le SEQE s'appliquera, à partir de 2017, aux vols entre l'Union et les pays tiers, en plus des vols intra-EEE auxquels il s'applique actuellement.
Quel objectif cette initiative devrait-elle atteindre? <u>8 lignes maximum</u>
Il faut maintenir l'ambition environnementale du SEQE de l'UE pour permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs en matière de climat et de respecter ses engagements internationaux, tout en soutenant la mise en œuvre du régime mondial de mesures en vue de maximiser l'effet d'atténuation à l'échelle mondiale.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action à l'échelle de l'Union? <u>7 lignes maximum</u>
Le marché unique de l'aviation est un objectif essentiel pour l'UE. L'action au niveau de l'Union empêche les distorsions de la concurrence au sein du marché intérieur en garantissant une application uniforme du mécanisme de marché mondial au sein de l'UE.
B. Les solutions
Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi? <u>14 lignes maximum</u>
Les options pour la période 2017-2020 prévoient le maintien du SEQE de l'UE avec un champ d'application différent: champ d'application intégral (option 0), vols au départ de l'EEE (option 2) et champ d'application intra-EEE actuel (option 1). Pour la période postérieure à 2020, l'option de base 0 reste le champ d'application intégral. Dans les autres options, tous les vols extra-EEE sont exclusivement couverts par le régime mondial. Dans l'option 1, le SEQE s'applique aux vols intra-EEE. Dans l'option 2, le SEQE de l'UE est aligné sur le régime mondial en ce qui concerne les vols intra-EEE. Dans l'option 3, le régime mondial s'applique aux vols intra-EEE. L'option privilégiée consiste à maintenir le champ d'application limité aux vols intra-EEE (option 1) jusqu'à l'obtention d'indications suffisamment claires concernant les instruments adoptés par l'OACI pour mettre en œuvre le régime mondial de mesures.
Qui soutient quelle option? <u>7 lignes maximum</u>
2017-2020: les particuliers et les organisations de la société civile préfèrent l'option 0 et les autorités publiques, l'option 1. Les entreprises privées, les organisations professionnelles et les organisations internationales sont partagées entre l'option 1 et l'abrogation du SEQE de l'UE. Après 2020: les particuliers et les organisations de la société civile sont favorables au maintien du SEQE de l'UE (options 0 à 2). Certaines autorités publiques soutiennent le maintien du SEQE pour les vols intra-EEE (options 1 et 2), tandis que d'autres, rejointes par les compagnies aériennes et les associations du secteur de l'aviation marquent une préférence pour l'option 3.
C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? <u>12 lignes maximum</u>
Le secteur de l'aviation continue de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union. Cette option devrait se traduire par une demande annuelle de 25,10 Mt de quotas d'émission détenus par les autres secteurs couverts par le SEQE ainsi que de crédits internationaux en 2020, et par une demande annuelle de 49,3 Mt de quotas de l'UE initialement alloués aux autres secteurs couverts par le SEQE en 2030. Par rapport au scénario de base, les coûts de fonctionnement de l'option privilégiée sont moins élevés (-0,1 % en 2020 et -0,43 % en 2030), ce qui entraîne une augmentation de la demande de vols (augmentation de 0,5 % en 2020 et de 1,44 % en 2030). L'emploi dans le secteur de l'aviation est aussi susceptible de croître de 0,4 % en 2020 et de 1,5 % en 2030.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? <u>12 lignes</u>

<u>maximum</u>
Du fait du faible coût des quotas, les frais de fonctionnement supplémentaires sont minimes et l'impact sur la compétitivité des secteurs de l'aviation et du tourisme de l'Union est négligeable. Toutes les options génèrent des coûts administratifs pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales. C'est dans le cadre de l'option privilégiée que ces coûts devraient être les plus faibles, mais ils sont difficiles à quantifier pour la période postérieure à 2020 en raison de l'incertitude entourant les modalités administratives du régime mondial de mesures.
Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises? <u>8 lignes maximum</u>
Dans le cadre du SEQE de l'UE, près de 2 600 petits émetteurs non commerciaux sont responsables de 1 % des émissions. De précédentes modifications du SEQE de l'UE ont exempté les petits exploitants d'aéronefs non commerciaux, jusqu'en 2020. Il est proposé de proroger l'exemption afin de limiter les charges et coûts administratifs.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales? <u>4 lignes maximum</u>
Les ventes aux enchères génèrent des recettes pour les autorités publiques (123,6 millions d'euros de recettes annuelles en 2020 et 302,3 millions d'euros en 2030).
Y aura-t-il d'autres incidences notables? <u>6 lignes maximum</u>
Les risques liés à l'opposition des pays tiers et à leur absence de mise en conformité sont réduits du fait du champ d'application restreint.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée? <u>4 lignes maximum</u>
Dès que la clarté sera faite sur les caractéristiques restantes du régime mondial de mesures et sur sa mise en œuvre.