

Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation

2021/0207(COD) - 08/06/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 479 voix pour, 130, contre et 32 abstentions, des **amendements** à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

La proposition de modification de la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE de l'UE) en ce qui concerne son application à l'aviation s'inscrit dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» qui vise à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Inclusion des émissions des vols vers les pays hors Espace économique européen (EEE)

Afin de garantir des réductions ambitieuses des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, conformément à l'accord de Paris, et de contribuer à l'instauration de conditions de concurrence équitables au niveau international tout en garantissant l'égalité de traitement sur les liaisons, les députés ont proposé que le SEQUE de l'UE **s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE** à compter du 30 avril de l'année suivant l'entrée en vigueur des nouvelles règles.

Une dérogation au SEQUE de l'UE serait prévue pour les émissions provenant des vols entre aéroports situés dans une région ultrapériphérique de l'UE et les aéroports situés dans une autre région de l'EEE, ainsi que des vols entre aéroports situés dans la même région ultrapériphérique.

Afin de garantir que les émissions ne sont pas comptabilisées deux fois, les exploitants d'aéronefs devraient pouvoir déduire la valeur financière des dépenses afférentes aux crédits qu'ils utilisent au titre du **système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)** pour les vols relevant du champ d'application de la directive.

Suppression progressive des allocations gratuites d'ici 2025

L'aviation représente 2 à 3% des émissions de CO₂ au niveau mondial. Au sein de l'Union, les émissions provenant de l'aviation représentent 3,7% du total des émissions de CO₂. Le secteur de l'aviation est responsable de 15,7% des émissions dues au transport, sans compter les émissions autres que celles de CO₂, ce qui en fait le deuxième producteur d'émissions de gaz à effet de serre après le transport routier.

Le Parlement prévoit la **fin des quotas gratuits au secteur de l'aviation d'ici 2025**, soit deux ans avant le calendrier proposé par la Commission. Pour garantir une suppression progressive, une **diminution accélérée de 50% des quotas gratuits est proposée pour 2024**, par rapport à la proposition de la Commission.

Sur la quantité totale de quotas pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2029, il est prévu que 20 millions soient réservés pour être alloués de la même manière qu'un contrat d'écart

compensatoire, pour **couvrir l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants durables d'aviation**, aux exploitants d'aéronefs qui utilisent davantage de carburants durables d'aviation, en donnant la priorité aux **carburants renouvelables d'origine non biologique**.

La Commission devrait veiller à ce que 70% de ces quotas soient alloués spécifiquement à l'utilisation de carburants de synthèse pour l'aviation, la priorité étant accordée aux carburants renouvelables d'origine non biologique.

Orienter les ressources financières vers la transition climatique

Les députés ont proposé que :

- 75% des revenus générés par la mise aux enchères des quotas pour l'aviation (à l'exception de ceux qui sont affectés comme ressources propres dans le budget de l'UE) soient utilisés pour soutenir l'innovation et les nouvelles technologies, y compris le déploiement de solutions de décarbonation dans le secteur de l'aviation par le biais du Fonds d'investissement climatique;

- 15% des recettes générées par la mise aux enchères des quotas pour les émissions des vols quittant l'EEE soient alloués aux fonds de la CCNUCC pour le climat (en particulier au Fonds vert pour le climat et au Fonds pour l'adaptation) afin de faire progresser l'action internationale visant à atténuer les effets du changement climatique sur les communautés les plus vulnérables.

Cadre pour la surveillance et la déclaration des émissions de l'aviation autres que le CO2

La Commission devrait mettre en place un **système** de surveillance, de déclaration et de vérification pour les émissions de l'aviation autres que le CO2 (telles que de la vapeur d'eau (H2O), des oxydes d'azote (NOx), du dioxyde de soufre (SO2) et des particules de suie). S'appuyant sur les résultats de ce système, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2026, sur la base d'une analyse d'impact, présenter une **proposition législative** contenant des mesures d'atténuation des émissions autres que le CO2, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir ces émissions.

Applicabilité du CORSIA

En vue de garantir la transparence des données et d'améliorer l'applicabilité du CORSIA ainsi que l'accès du public aux informations concernant le CORSIA, les exploitants d'aéronefs devraient **déclarer de manière conviviale leurs émissions** et la compensation correspondante dans le processus d'évaluation de l'impact du CORSIA sur la réduction des émissions de CO2 à l'échelle mondiale ainsi que de son rôle dans la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

Afin d'accroître la transparence, la Commission devrait publier une **liste des exploitants d'aéronefs** qui ne sont pas considérés comme appliquant le CORSIA pour les vols à destination et en provenance de pays tiers.

Rapports et réexamen

Le Parlement a demandé que la Commission présente un rapport d'avancement, **avant le 1er janvier 2027 et tous les deux ans par la suite**, sur les négociations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) visant à mettre en œuvre la mesure globale fondée sur le marché qui sera appliquée aux émissions à partir de 2021.

Les députés estiment par ailleurs que la transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable devrait **tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité**, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et permette aux travailleurs d'accéder à une formation, à une

reconversion et à un perfectionnement professionnels. La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive et sur son incidence sur le marché intérieur s'agissant du secteur de l'aviation, et notamment ses incidences sociales.