

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

2021/0207(COD) - 18/04/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 463 voix pour, 117 contre et 64 abstentions, une résolution législative sur 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Garantir l'intégrité du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE de l'UE)

Le texte amendé souligne que les modifications introduites par la présente directive sont essentielles pour garantir l'intégrité et le pilotage efficace du SEQUE de l'UE afin qu'il contribue, en tant qu'instrument stratégique, à la réalisation des objectifs de l'Union visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 et à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que de l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite. Ces modifications visent donc aussi à mettre en œuvre les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris en ce qui concerne l'aviation.

Suppression progressive des quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation

Le règlement modificatif prévoit la suppression progressive des quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation comme suit: **25 % en 2024, 50 % en 2025 et 100 % à partir de 2026**. Cela signifie que les quotas seront entièrement mis aux enchères à partir de 2026.

Encourager la décarbonation du transport aérien commercial

Sur la quantité totale de quotas pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, il est prévu qu'un maximum de **20 millions de quotas** sera réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de **carburants d'aviation durables** et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles. Les quotas réservés seront alloués par les États membres pour **couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés**, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles

Les quotas alloués couvriront:

- **70%** de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés;
- **95%** de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation;

- **100%** de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10.000 km² qui ne sont pas reliées avec le continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique;
- dans les autres cas, **50%** de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles.

La Commission publiera annuellement au Journal officiel de l'Union européenne des informations détaillées sur la différence de coût moyenne, pour l'année précédente, entre le kérosène fossile, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, et les carburants d'aviation admissibles concernés.

Effets de l'aviation autres que le CO2 sur le climat

À partir du 1er janvier 2025, les exploitants d'aéronefs seront tenus de rendre compte une fois par an des effets hors CO2 de l'aviation. À cette fin, la Commission adoptera, au plus tard le 31 août 2024, un acte d'exécution afin **d'inclure les effets hors CO2 de l'aviation dans un cadre de surveillance, de déclaration et de vérification.**

Ce cadre de surveillance, de déclaration et de vérification devra contenir, au minimum, les données disponibles sur la trajectoire tridimensionnelle des aéronefs, ainsi que sur l'humidité et la température ambiantes afin de permettre la production d'un équivalent CO2 par vol. Dans la limite des ressources disponibles, la Commission veillera à ce que des outils soient disponibles pour automatiser la surveillance, la déclaration et la vérification afin de réduire au minimum la charge administrative.

Au plus tard le 31 décembre 2027, sur la base des résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission présentera un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une **proposition législative** visant à atténuer les effets hors CO2 de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux effets hors CO2 de l'aviation.

Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'OACI

Par dérogation, les États membres devront considérer que les exigences énoncées dans les dispositions de la directive sont satisfaites et ne prendront aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne:

- toutes les émissions de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve d'un réexamen;
- toutes les émissions de vols reliant un aérodrome situé dans une **région ultrapériphérique** et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve d'un réexamen.

Rapport et réexamen de la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial de l'OACI

Avant le 1er janvier 2027 et tous les trois ans par la suite, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021. Conformément au bilan mondial de l'accord de Paris, la Commission fera également rapport sur les efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme du secteur de l'aviation visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation pour les ramener à zéro émission nette d'ici 2050.

Au plus tard le 1er juillet 2026, la Commission présentera un rapport dans lequel elle évalue l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OACI, y compris son ambition générale par rapport aux objectifs de l'accord de Paris. Le rapport sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière cohérente avec les objectifs de température de l'accord de Paris.