

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

2021/0207(COD) - 16/05/2023 - Acte final

OBJECTIF : réviser les règles du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) applicables au secteur de l'aviation.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2023/958 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 dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial.

CONTENU : la présente directive **révise les règles du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) applicables au secteur de l'aviation**. Elle garantit que l'aviation contribuera aux objectifs de réduction des émissions de l'UE au titre de l'accord de Paris.

Champ d'application

Le SEQE de l'UE s'appliquera aux vols intra-européens (y compris les vols au départ du Royaume-Uni et de la Suisse), tandis que le CORSIA (Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'OACI) s'appliquera aux vols extra-européens à destination et en provenance de pays tiers participant au CORSIA de 2022 à 2027.

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

La directive modificative 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, **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.

Tous les carburants éligibles au titre de RefueLEU, à l'exception des carburants dérivés de combustibles fossiles, pourront bénéficier des quotas pour les carburants durables d'aviation (CDA). Le mécanisme sera en place jusqu'en 2030.

Les petites îles, les petits aéroports et les régions ultrapériphériques pourront couvrir l'écart de prix entre le kérosène et les carburants admissibles à hauteur de 100% des quotas de CDA afin de garantir que les carburants admissibles soient disponibles dans ces lieux aux contraintes d'approvisionnement particulières.

Pour tous les autres aéroports, la couverture de l'écart de prix sera modulée en fonction du type de carburant :

- 95 % pour les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO)
- 70 % pour les biocarburants avancés
- et 50 % pour les autres carburants admissibles.

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

Un **cadre de surveillance, de déclaration et de vérification** des effets de l'aviation autres que le CO2 sera mis en place. 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.

Au plus tard le 1er janvier 2028, sur la base des résultats de ce cadre, la Commission proposera, le cas échéant, des mesures d'atténuation des incidences non liées au CO2 de l'aviation.

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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.6.2023.

TRANSPOSITION : 31.12.2023.