Informations de base

2021/0207(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone 3.70.18 Mesures et accords internationales et régionales pour la protection de l'environnement **Priorités législatives** Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	GLAVAK Sunčana (EPP)	17/09/2021
	Rapporteur(e) fictif/fictive BRGLEZ Milan (S&D) GAMON Claudia (Renew) EICKHOUT Bas (Greens /EFA) ZALEWSKA Anna (ECR) MODIG Silvia (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	OETJEN Jan-Christoph (Renew)	29/10/2021

Conseil de l'Union

européenne	
Commission européenne	DG de la Commission: Action pour le climat — Commissaire: TIMMERMANS Frans
Comité économique et social européen	
Comité européen des régions	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0552	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/05/2022	Vote en commission,1ère lecture		
20/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0155/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0230/2022	Résumé
08/06/2022	Résultat du vote au parlement		
08/06/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
09/02/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2023)001089 PE742.483	
17/04/2023	Débat en plénière		
18/04/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0102/2023	Résumé
18/04/2023	Résultat du vote au parlement		
25/04/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
10/05/2023	Signature de l'acte final		
16/05/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2021/0207(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen

	Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/9/06896

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE703.137	17/01/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.687	22/02/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.690	22/02/2022	
Avis de la commission	TRAN	PE704.639	28/04/2022	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0155/2022	20/05/2022	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0230/2022	08/06/2022	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE742.483	13/02/2023	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0102/2023	18/04/2023	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2023)001089	08/02/2023	
Projet d'acte final	00008/2023/LEX	10/05/2023	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2021)0552	14/07/2021	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2021)0552	15/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0555	15/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0603	15/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0604	15/07/2021	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)260	05/07/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé

Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0555	04/11/2021	
Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0603	04/11/2021	
Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0604	04/11/2021	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2021)0552	15/11/2021	
Avis motivé	IE_SENATE	PE700.506	13/12/2021	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES4708/2021	08/12/2021	
CofR	Comité des régions: avis	CDR4546/2021	28/04/2022	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlement européen	Briefing	03/06/2022
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	20/01/2023	Ryanair Holdings
OETJEN Jan-Christoph	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	30/11/2022	A4E
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	16/11/2022	Wizz Air Hungary Limited
EICKHOUT Bas	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	24/10/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	27/09/2022	Lufthansa Group
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	22/09/2022	Ryanair Holdings
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	01/06/2022	Ryanair Holdings
EICKHOUT Bas	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	04/05/2022	easyJet
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	20/04/2022	Airlines for Europe

GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	19/04/2022	European Express Association
GAMON Claudia	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	01/03/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	10/02/2022	German Environment Agency (UBA)
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	09/02/2022	Lufthansa
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	08/02/2022	Air France-KLM
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	08/02/2022	Aena
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	02/02/2022	AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	02/02/2022	Ryanair
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	12/01/2022	A4E
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	11/01/2022	EasyJet
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	14/12/2021	Lufthansa
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	24/11/2021	Transport & Environment
GLAVAK Sunčana	Rapporteur(e)	ENVI	09/11/2021	IATA

Autres membres

Transparence		
Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
CUFFE Ciarán	06/06/2022	Airlines for Europe

Acte final	
Directive 2023/0958 JO L 130 16.05.2023, p. 0115	Résumé

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 (SEQE 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 SEQE 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.

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

2021/0207(COD) - 14/07/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (SEQE de l'UE) en ce qui concerne les émissions de l'aviation conformément aux objectifs climatiques de l'Union à l'horizon 2030.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (SEQE de l'UE), afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard du coût et de l'économie. Les activités aériennes ont été incluses dans le SEQE de l'UE par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La «loi européenne sur le climat» a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «**Ajustement à l'objectif 55**» de sorte 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**. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

Compte tenu des émissions actuelles et prévisibles du secteur de l'aviation, la contribution de l'aviation à l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050 doit être considérablement renforcée.

CONTENU : la Commission propose de **modifier la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) en ce qui concerne son application à l'aviation** afin de garantir que :

- l'aviation apporte sa juste contribution à l'objectif de réduction des émissions pour 2030, conformément au pacte vert pour l'Europe;

- le SEQE soit modifié en ce qui concerne le système de compensation et de réduction des émissions de carbone de l'OACI pour l'aviation internationale ; et que

- l'allocation de quotas d'émission pour l'aviation soit révisée afin d'augmenter la mise aux enchères.

La proposition apporte des modifications à la directive 2003/87/CE afin de :

- consolider la quantité totale de quotas pour l'aviation au niveau de l'allocation/mise aux enchères pour les vols intra-européens et les vols au départ des aéroports de l'EEE vers la Suisse et le Royaume-Uni. L'allocation pour l'année 2024 serait basée sur l'allocation totale aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023. **Le nombre total de quotas d'aviation dans le SCEQE serait plafonné aux niveaux actuels et serait réduit chaque année de 4,2%** (facteur de réduction linéaire). Le nombre de quotas gratuits alloués aux exploitants d'aéronefs serait réduit progressivement, l'objectif étant de **mettre fin à l'allocation gratuite de quotas au secteur de l'aviation d'ici la fin de 2026**;

- prévoir une dérogation limitée dans le temps au SCEQE pour les émissions provenant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre;

- préciser que les actes délégués à adopter pour compléter la directive concernant les modalités détaillées de la mise aux enchères par les États membres des quotas d'aviation devraient inclure les modalités de transfert d'une partie des recettes au budget de l'Union;

- supprimer les dispositions relatives aux règles en matière d'allocation de quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs, qui ne seront plus nécessaires après le passage à la mise aux enchères complète;

- permettre d'appliquer le **régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)** aux émissions des compagnies aériennes établies dans l'UE pour les vols à destination et en provenance de pays situés en dehors de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni. Lorsque les émissions des vols en dehors de l'EEE atteindront des niveaux supérieurs à ceux de 2019, elles devront être compensées par des crédits de compensation de carbone correspondants;

- veiller à ce que les vols à destination et en provenance de la plupart des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement n'appliquant pas CORSIA soient exemptés des obligations du SEQE ou de CORSIA, sans date limite pour l'exemption.

Parallèlement à ces modifications de la directive SCEQE, une proposition de décision distincte vise à mettre en œuvre la notification par les États membres aux compagnies aériennes basées dans l'UE d'une compensation CORSIA nulle pour l'année 2021. Cette proposition distincte concerne les aspects liés à CORSIA qui devraient être mis en place d'ici novembre 2022, pour que la notification de la compensation ait lieu à cette date.

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.

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 (SEQE 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 SEQE 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 SEQE 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.

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

2021/0207(COD) - 20/05/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Sunčana GLAVAK (PPE, HR) 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 proposition de modification de la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE 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.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Les députés rappellent que **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.

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

Les députés ont proposé que le SEQE 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. Cela permettrait contribuer à l'instauration de conditions de concurrence équitables au niveau international tout en garantissant l'égalité de traitement sur les liaisons.

Afin de garantir que les émissions ne sont pas comptabilisées deux fois, les vols au départ de l'EEE à destination de pays tiers appliquant le système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) pourraient déduire des exigences de restitution du SEQE de l'UE la valeur financière des crédits CORSIA achetés.

Suppression progressive des allocations gratuites d'ici 2025

Les quotas gratuits seraient **réduits de 50% en 2024 et progressivement supprimés d'ici 2025**.

Sur la quantité totale de quotas pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2029, il est proposé 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.

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.

Le rapport propose un certain nombre de mesures supplémentaires à prendre par la Commission :

- la publication, sous une forme conviviale, de toutes les **données** relatives aux émissions des exploitants d'aéronefs, afin d'améliorer la transparence des données;

- la publication d'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;

- un **système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions autres que celles de CO2** (oxydes d'azote, particules de suie, dioxyde de soufre, vapeur d'eau) et, le cas échéant, d'ici 2026, une proposition législative visant à étendre le champ d'application du SEQE de l'UE à ces émissions;

- **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;

- la présentation, au plus tard le 1er janvier 2027, d'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**.