







Informations de base	
<p>2021/0211A(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE</p> <p>Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD) Modification Règlement 2015/757 2013/0224(COD) Modification Décision 2015/1814 2014/0011(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.60.08 Efficacité énergétique 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</p> <p>Priorités législatives</p> <p>Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022 Déclaration commune 2023-24</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI	Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	LIESE Peter (EPP)	17/09/2021
			Rapporteur(e) fictif/fictive	
			CHAHIM Mohammed (S&D)	
			WIESNER Emma (Renew)	
			BLOSS Michael (Greens /EFA)	
		VONDRA Alexandr (ECR)		
		LANCINI Danilo Oscar (ID)		
		MODIG Silvia (The Left)		
Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination	
DEVE	Développement	COMÍN I OLIVERES Antoni (NI)	14/12/2021	

	<div style="border: 1px solid red; display: inline-block; padding: 2px;">BUDG</div> Budgets (Commission associée)	FERNANDES José Manuel (EPP) HAYER Valérie (Renew)	25/11/2021 25/11/2021
	<div style="border: 1px solid red; display: inline-block; padding: 2px;">ITRE</div> Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	PEKKARINEN Mauri (Renew)	07/10/2021
	<div style="border: 1px solid red; display: inline-block; padding: 2px;">TRAN</div> Transports et tourisme	NOVAKOV Andrey (EPP)	29/10/2021
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Action pour le climat	TIMMERMANS Frans	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0551 	
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/11/2021	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
17/05/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
24/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0162/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Résultat du vote au parlement		
08/06/2022	Décision du Parlement		
22/06/2022	Résultat du vote au parlement		
22/06/2022	Décision du Parlement		
22/06/2022	Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
09/02/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE742.381 GEDA/A/(2023)001087	
17/04/2023	Débat en plénière		
18/04/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0098/2023	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	2021/0211A(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) Modification Règlement 2015/757 2013/0224(COD) Modification Décision 2015/1814 2014/0011(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 61 Règlement du Parlement EP 57_o 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/9/06891





Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE703.068	24/01/2022	
Amendements déposés en commission		PE703.069	22/02/2022	
Amendements déposés en commission		PE704.676	24/02/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.647	28/02/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.648	01/03/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.795	01/03/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.649	02/03/2022	
Amendements déposés en commission		PE719.792	04/03/2022	
Avis de la commission	DEVE	PE704.668	28/03/2022	
Avis de la commission	BUDG	PE700.653	20/04/2022	
Avis de la commission	ITRE	PE703.053	05/05/2022	
Avis de la commission	TRAN	PE704.649	10/05/2022	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0162/2022	24/05/2022	Résumé

Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0246/2022	22/06/2022	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE742.381	08/02/2023	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0098/2023	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)001087	08/02/2023	
Projet d'acte final	00009/2023/LEX	10/05/2023	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2021)0551 	14/07/2021	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2021)0551 	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0557 	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0601	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0602 	14/07/2021	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Avis motivé	CZ_SENATE	PE700.508	02/12/2021	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3918/2021	08/12/2021	
CofR	Comité des régions: avis	CDR4546/2021	28/04/2022	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

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

2021/0211A(COD) - 18/04/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 413 voix pour, 167 contre et 57 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

La proposition vise à réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE (SEQE de l'UE), en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

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:

Contribution des secteurs couverts par le SEQE de l'UE

La réforme accroît l'ambition du SEQE, car les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les secteurs couverts par celui-ci doivent être **réduites de 62% d'ici 2030** par rapport aux niveaux de 2005. La quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union sera diminuée de 90 millions de quotas en 2024 et de 27 millions de quotas en 2026. En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union sera augmentée de 78,4 millions de quotas pour le transport maritime. Le facteur linéaire sera de **4,3% de 2024 à 2027** et de **4,4% à partir de 2028**.

SEQE de l'UE applicable au secteur maritime

Les émissions du transport maritime seront incluses dans le champ d'application du SEQE de l'UE. Le règlement prévoit l'introduction progressive des obligations imposées aux compagnies maritimes de restituer des quotas: **40%** pour les émissions vérifiées à partir de 2024, **70%** en 2025 et **100%** en 2026. La plupart des grands navires seront inclus dès le départ dans le champ d'application du SEQE de l'UE.

Certains États membres comptant un nombre supérieur à 15 compagnies maritimes par million d'habitants recevront en outre 3,5% du plafond des quotas mis aux enchères à répartir entre eux.

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examinera la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans la présente directive des émissions des navires, y compris des navires de ravitaillement en mer, d'une jauge brute inférieure à 5.000 mais pas inférieure à 400.

SEQE de l'UE applicable aux carburants pour les secteurs du bâtiment et du transport routier

Un **nouveau SCEQE II distinct** pour les carburants destinés au transport routier et aux bâtiments, qui fixera un prix pour les émissions de ces secteurs, sera mis en place **d'ici 2027**. Les carburants destinés à d'autres secteurs, tels que **l'industrie manufacturière**, seront également couverts. Le facteur de réduction linéaire a été fixé à 5,10 à partir de 2024 et à 5,38 à partir de 2028. Il est prévu de mettre aux enchères 30% supplémentaires du volume des enchères pour la première année de démarrage du système.

Les États membres pourront temporairement exempter les fournisseurs de la restitution de quotas jusqu'en décembre 2030, s'ils sont soumis à une taxe carbone au niveau national, dont le niveau est équivalent ou supérieur au prix d'adjudication des quotas dans le nouveau système d'échange de quotas d'émission.

En outre, le SCEQE II pourra être **reporté à 2028** pour protéger les citoyens, si les prix de l'énergie sont exceptionnellement élevés.

Lorsque le prix moyen des quotas dépasse un prix de **45 EUR** au cours d'une période de deux mois consécutifs, 20 millions de quotas seront prélevés dans la réserve de stabilité du marché.

Fonds pour la modernisation et fonds pour l'innovation

Pour remédier aux effets distributifs et sociaux de la transition dans les États membres à faible revenu, un montant supplémentaire de **2,5%** de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union entre 2024 et 2030 devra être utilisé pour financer la transition énergétique des États membres dont le produit intérieur brut (PIB) par habitant est inférieur à 75% de la moyenne de l'Union pour les années 2016 à 2018, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation.

Afin d'accélérer la décarbonation de l'économie tout en renforçant la compétitivité industrielle de l'Union, il est prévu de mettre à la disposition du Fonds pour l'innovation **20 millions de quotas supplémentaires** par rapport à la quantité qui pourrait autrement être allouée gratuitement et 5 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être mise aux enchères.

Le champ d'application du Fonds pour l'innovation est également étendu afin de soutenir l'innovation dans les technologies et procédés à émissions de carbone faibles ou nulles qui sont pertinents pour la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, y compris les modes de transport collectifs comme les transports publics et les services d'autocars. En outre, le Fonds servira à soutenir les investissements visant à décarboner le transport maritime, y compris les investissements dans l'efficacité énergétique des navires, des ports et du transport maritime à courte distance, dans l'électrification du secteur et dans les carburants de substitution durables. Une attention particulière sera accordée aux projets innovants contribuant à décarboner le secteur maritime et à réduire l'ensemble de ses impacts climatiques.

Toutes les recettes nationales provenant de la mise aux enchères des quotas du SCEQE devront être consacrées à des activités liées au climat.

Mesures en cas de fluctuations excessives des prix

Le mécanisme relatif aux fluctuations excessives des prix est renforcé, notamment en prévoyant un **prélèvement automatique de quotas du marché de la réserve de stabilité du marché**. Si le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents est plus de 2,4 fois supérieur au prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve de stabilité du marché.

Déchets

Au plus tard en juillet 2026, la Commission devra évaluer la possibilité d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, notamment en vue de leur inclusion à partir de 2028 et présenter un rapport à ce sujet. La Commission devra tenir compte, dans son rapport, du risque de détournement des déchets vers l'élimination par la mise en décharge dans l'Union et les exportations de déchets vers des pays tiers.

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

2021/0211A(COD) - 14/07/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE (SEQE de l'UE), en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

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 : 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.

Les secteurs actuellement couverts par le SEQE de l'UE représentent environ 41% des émissions totales de l'UE. Leur contribution est donc essentielle pour atteindre l'objectif global. La Commission indique toutefois que, si la législation actuelle relative au SEQE reste inchangée, les secteurs actuellement couverts par le SEQE de l'UE atteindraient des réductions d'émissions de -51% en 2030 par rapport à 2005.

La réforme proposée devrait permettre **d'augmenter la contribution environnementale du SEQE de l'UE**. Parallèlement à la mise en conformité du SEQE de l'UE avec l'objectif global d'au moins -55% par rapport à 1990, l'ambition climatique accrue de l'UE devrait également se refléter dans la **contribution des secteurs actuellement en dehors du SEQE** de l'UE aux efforts de l'UE en matière de climat.

CONTENU : la proposition de modification de la directive 2003/87/CE vise à réviser et à renforcer le SEQE de l'UE dans son champ d'application actuel, en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union.

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

Contribution des secteurs couverts par le SEQE de l'UE

La Commission propose une **réduction des émissions des secteurs actuels du SEQE de l'UE** (ainsi qu'une extension de celui-ci au secteur maritime), de **61% à l'horizon 2030** par rapport aux niveaux de 2005 (alors que la contribution actuelle du système à l'objectif de l'UE en matière de climat est de -43%). Pour atteindre cet objectif, la Commission propose une accélération, à **4,2%**, de la réduction annuelle des émissions (au lieu des 2,2% par an prévus dans le cadre du système actuel), après une réduction ponctuelle du plafond global d'émissions de 117 millions de quotas («**changement de base**»).

Construction et transports

Afin d'atteindre une réduction significative des émissions dans la construction et le transport routier, la Commission propose un **nouveau système d'échange de quotas d'émission à l'échelle de l'UE**, qui fixerait un prix pour les émissions de ces secteurs. Ce nouveau système distinct s'appuierait également sur le principe du plafonnement et de l'échange afin de réduire les émissions de la manière la plus efficace possible sur le plan des coûts.

Le nouveau système serait conçu pour débiter de manière ordonnée et efficace à partir de l'année 2026. Une certaine quantité de quotas serait concentrée en début de période. Une réserve de stabilité du marché serait également utilisée pour ces nouveaux secteurs. Un mécanisme spécifique est en outre proposé pour maîtriser les hausses excessives du prix du carbone.

Transports maritime

La Commission propose **d'étendre le champ d'application du SEQE de l'UE existant aux émissions du transport maritime à partir de 2023** afin de couvrir les émissions de CO₂ des grands navires (tonnage brut supérieur à 5000), quel que soit leur pavillon.

L'extension porterait i) sur toutes les émissions des navires faisant escale dans un port de l'UE pour des voyages au sein de l'UE (intra-UE); ii) sur 50 % des émissions provenant de voyages commençant ou se terminant en dehors de l'UE (voyages extra-UE), et iii) sur les émissions qui surviennent lorsque les navires se trouvent à quai dans les ports de l'UE.

Concrètement, les compagnies maritimes devraient acheter et restituer des quotas d'émission du SEQE pour chaque tonne d'émissions de CO₂ reportée. Elles seraient soumises à une autorité de gestion d'un État membre qui veillerait à la conformité en appliquant les mêmes règles que pour les autres secteurs relevant du SEQE.

Il est proposé que le SEQE soit progressivement étendu au secteur maritime entre 2023 et 2025. Ainsi, les compagnies maritimes seraient tenues de restituer les quotas selon le calendrier suivant: i) 20% des émissions vérifiées déclarées pour 2023 ; ii) 45% des émissions vérifiées déclarées pour 2024; iii) 70% des émissions vérifiées déclarées pour 2025; 100% des émissions vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année suivante.

La proposition prévoit des dispositions relatives aux sanctions. Les navires pourraient également se voir refuser l'entrée dans les ports de l'UE si la compagnie maritime responsable n'a pas restitué les quotas nécessaires pendant deux années consécutives ou plus. Une clause de rapport et de révision est proposée afin de contrôler la mise en œuvre des règles applicables au secteur maritime et de tenir compte des développements pertinents au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Fonds de modernisation et d'innovation

Afin de remédier aux effets distributifs et sociaux des échanges de quotas d'émission, la Commission propose d'augmenter la taille du Fonds pour la modernisation de **2,5%** de quotas par rapport à la quantité totale pour financer la transition énergétique des États membres dont le produit intérieur brut (PIB) par habitant est inférieur à 65% de la moyenne de l'Union en 2016-2018.

Le champ d'application du Fonds pour l'innovation serait également étendu afin de **soutenir l'innovation dans les technologies et les processus à faible intensité de carbone** qui concernent la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. En outre, le Fonds devrait soutenir les investissements visant à décarboner le secteur du transport maritime, y compris les investissements dans les carburants alternatifs durables ainsi que dans les technologies de propulsion à émission nulle telles que les technologies éoliennes.

Réserve de stabilité du marché

La Commission a révisé la réserve de stabilité du marché et propose de la renforcer, afin de lui permettre d'absorber plus rapidement l'excédent historique de quotas et d'assurer la stabilité du marché, notamment en maintenant le taux annuel d'alimentation en quotas, qui est actuellement plus élevé.

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

2021/0211A(COD) - 22/06/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 439 voix pour, 157 contre et 32 abstentions, des **amendements** à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

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

La proposition vise à réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE (SEQE de l'UE), en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Contribution des secteurs couverts par le SEQE de l'UE

Le Parlement propose une **réduction des émissions des secteurs actuels du SEQE de l'UE de 63%** (au lieu de 61%) à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Pour atteindre cet objectif, les députés proposent une augmentation de la réduction annuelle des quotas à 4,4% jusqu'à la fin de 2025, puis à 4,5% à partir de 2026 et à 4,6% à partir de 2029.

Disparition des quotas gratuits pour les secteurs du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) d'ici 2032

Les quotas gratuits dans les secteurs du SEQE couverts par le MACF devraient être **progressivement supprimés à partir de 2027 et disparaître en 2032**, date à laquelle le Parlement souhaite que le mécanisme soit pleinement mis en œuvre. Les quotas gratuits devraient être réduits à 93% en 2027, 84% en 2028, 69% en 2029, 50% en 2030, 25% en 2031 et 0% en 2032.

Installations d'incinération des déchets municipaux

À partir du 1er janvier 2026, les dispositions de la directive SEQE s'appliqueraient aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les installations d'incinération des déchets municipaux. À partir de cette date, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union serait augmentée pour tenir compte de l'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE.

La Commission devrait présenter, au plus tard le 31 décembre 2024, un rapport dans lequel elle examine les incidences éventuelles de l'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE sur la déviation des déchets vers les décharges dans l'Union et sur les exportations de déchets vers des pays tiers. Le rapport devrait également évaluer la possibilité d'inclure dans le SEQE de l'UE d'autres procédés de gestion des déchets, et notamment les décharges, qui créent des émissions de méthane et d'oxydes nitreux dans l'Union. Le cas échéant, la Commission accompagnerait ce rapport d'une proposition législative.

Extension du SEQE au transport maritime

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliqueraient pour 100% des émissions des navires effectuant des voyages intra-européens et s'appliqueraient pour 50% des émissions des voyages extra-européens de et vers l'UE à partir de 2024 jusqu'à la fin de 2026. **À partir de 2027, les émissions de tous les voyages devraient être couverts à 100%** avec des dérogations possibles pour les pays non membres de l'UE où la couverture pourrait être réduite à 50% sous certaines conditions, lorsque par exemple un pays tiers a mis en place un mécanisme de tarification du carbone au moins équivalent à celui du SEQE de l'UE pour plafonner et réduire ses émissions.

Les députés souhaitent également que les émissions de GES autres que le CO2 soient incluses, comme **le méthane et les oxydes d'azote**.

À partir du 1er janvier 2024 et chaque année par la suite, les compagnies maritimes seraient tenues de restituer des quotas correspondant 100% des émissions vérifiées déclarées pour chacune de ces années.

Fonds pour les océans

Un Fonds pour les océans devrait être établi à partir des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas pour les activités de transport maritime relevant du SEQE de l'UE afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires, de soutenir les investissements visant à faciliter la décarbonation du transport maritime, y compris en ce qui concerne le transport maritime à courte distance et les ports, et d'assurer la formation et le recyclage de la main-d'œuvre. 75 % des revenus générés par la mise aux enchères des quotas maritimes devraient être versés dans le fonds pour les océans. En outre, les recettes générées par les sanctions infligées au titre du règlement [FuelEU Maritime] devraient venir alimenter le Fonds pour les océans en tant que recettes affectées externes.

15 % des recettes du Fonds pour les océans seraient utilisées pour contribuer à protéger, rétablir et mieux gérer les écosystèmes marins touchés par le réchauffement climatique, tels que les zones marines protégées, et pour promouvoir une économie bleue durable et transversale, comme les énergies marines renouvelables.

Nouveau SEQE II pour les bâtiments commerciaux et les transports

Un nouveau système distinct d'échange de droits d'émission pour la distribution de carburants destinés aux transports routiers commerciaux et aux bâtiments serait mis en place **le 1er janvier 2024**.

Pour ne pas faire peser un poids économique trop lourd sur les citoyens, les dispositions de la directive s'appliqueraient à la mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans le transport routier privé ainsi que pour le chauffage et le refroidissement privés des bâtiments résidentiels **uniquement à partir du 1er janvier 2029**, sous réserve d'une évaluation par la Commission, suivie d'une nouvelle proposition législative de révision ciblée.

150 millions de quotas provenant de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient également être mis à la disposition du Fonds social pour le climat afin de soutenir des mesures sociales pour le climat.

Système de bonus-malus

Pour les installations concernées par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système certifié de gestion de l'énergie, l'allocation de quotas à titre gratuit ne serait accordée intégralement que si les recommandations du rapport d'audit ou du système certifié de gestion de l'énergie sont appliquées, dans la mesure où le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse pas huit ans et où le coût de ces investissements est proportionné.

Les exploitants des secteurs ou sous-secteurs pouvant bénéficier de l'allocation de quotas à titre gratuit devraient établir, au plus tard le 1er juillet 2025, un **plan de décarbonation** pour chacune de leurs installations pour les activités couvertes par la directive.

Ceux qui ne mettent pas en œuvre les recommandations formulées dans les audits énergétiques, ne certifient pas leurs systèmes énergétiques ou n'établissent pas de plan de décarbonation pour leurs installations, perdraient une partie, voire la totalité, de leurs quotas gratuits.

Fonds pour la modernisation et Fonds d'investissement climatique

Le soutien accordé au titre du Fonds pour la modernisation serait octroyé uniquement aux États membres qui ont adopté des objectifs juridiquement contraignants en vue d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que des mesures pour l'élimination progressive de tous les combustibles fossiles selon un calendrier défini.

Il est proposé que 100 % des ressources financières provenant du Fonds pour la modernisation soient utilisées pour soutenir les investissements dans des domaines tels que: i) la production d'énergie au moyen de générateurs d'hydrogène; ii) la réduction de la consommation énergétique dans son ensemble grâce à la gestion de la demande et à l'efficacité énergétique, notamment dans les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets; iii) le soutien aux ménages à faibles revenus, afin de lutter contre la précarité énergétique; iv) une transition juste dans les régions dépendantes du carbone des États membres bénéficiaires; v) les investissements dans le déploiement d'une infrastructure pour les carburants de substitution.

Le Parlement a également augmenté de manière significative la taille du Fonds d'innovation (qui serait renommé Fonds d'investissement climatique), qui soutient l'innovation dans les technologies qui contribuent de manière significative à la décarbonisation des secteurs ETS.

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

2021/0211A(COD) - 16/05/2023 - Acte final

OBJECTIF : réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE (SEQE de l'UE), en lien avec les objectifs de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union.

CONTENU : la réforme **accroît l'ambition du SEQE**, car les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les secteurs couverts par celui-ci doivent être **réduites de 62% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005**. Cela représente une augmentation substantielle de 19 points de pourcentage par rapport à la réduction de 43% prévue par la législation existante. La vitesse des réductions annuelles des émissions augmentera également, passant de 2,2% par an dans le système actuel à 4,3% de 2024 à 2027 et à 4,4% à partir de 2028.

La quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union sera diminuée de 90 millions de quotas en 2024 et de 27 millions de quotas en 2026. En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union sera augmentée de 78,4 millions de quotas pour le transport maritime.

La **réserve de stabilité du marché**, qui stabilise le marché du carbone en supprimant les quotas excédentaires, sera renforcée en maintenant au-delà de 2023 le taux d'admission de quotas annuel accru (24%) et en fixant un seuil de 400 millions de quotas.

Les installations qui bénéficieront de **quotas alloués à titre gratuit** devront respecter les exigences en matière de conditionnalité, y compris sous la forme d'audits énergétiques et, pour certaines installations, de plans de neutralité climatique.

En ce qui concerne les **secteurs couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)**, à savoir ceux du ciment, de l'aluminium, des engrais, de la production d'énergie électrique, de l'hydrogène, du fer et de l'acier, ainsi que de certains précurseurs et d'un nombre limité de produits en aval, il est prévu de **mettre fin progressivement aux quotas gratuits**, sur une période de neuf ans, entre 2026 et 2034.

SEQE de l'UE applicable au secteur maritime

Les émissions du transport maritime seront incluses dans le champ d'application du SEQE de l'UE. La directive prévoit l'introduction progressive des obligations imposées aux compagnies maritimes de restituer des quotas: 40% pour les émissions vérifiées à partir de 2024, 70% en 2025 et 100% en 2026. La plupart des grands navires seront inclus dès le départ dans le champ d'application du SEQE de l'UE.

En outre, la directive tient compte des spécificités géographiques et propose des mesures transitoires pour les petites îles, les navires relevant de la classe glace et les trajets liés aux régions ultrapériphériques et sous obligation de service public, et renforce les mesures contre le risque de contournement dans le secteur maritime.

Certains États membres comptant un nombre supérieur à 15 compagnies maritimes par million d'habitants recevront en outre 3,5% du plafond des quotas mis aux enchères à répartir entre eux.

SEQE de l'UE applicable aux carburants pour les secteurs du bâtiment et du transport routier ainsi que pour des secteurs supplémentaires

Un **nouveau SCEQE II distinct** pour les carburants destinés au transport routier et aux bâtiments, qui fixera un prix pour les émissions de ces secteurs, **sera mis en place d'ici 2027**. Les carburants destinés à d'autres secteurs, tels que **l'industrie manufacturière**, seront également couverts. Le facteur de réduction linéaire a été fixé à 5,10 à partir de 2024 et à 5,38 à partir de 2028. Il est prévu de mettre aux enchères 30% supplémentaires du volume des enchères pour la première année de démarrage du système.

Le nouveau système s'appliquera aux distributeurs qui fournissent des carburants aux secteurs du bâtiment et du transport routier ainsi qu'à certains autres secteurs. Une partie des recettes provenant de la mise aux enchères sera utilisée pour soutenir les ménages et les micro-entreprises vulnérables par l'intermédiaire d'un fonds social pour le climat spécifique.

Le SCEQE II pourra être **reporté à 2028** pour protéger les citoyens, si les prix de l'énergie sont exceptionnellement élevés.

Lorsque le prix moyen des quotas dépasse un prix de **45 EUR** au cours d'une période de deux mois consécutifs, 20 millions de quotas seront prélevés dans la réserve de stabilité du marché.

Fonds pour la modernisation et fonds pour l'innovation

La réforme augmente la taille des Fonds pour l'innovation et la modernisation. Le **Fonds pour la modernisation** soutiendra trois États membres supplémentaires dans leur transition (Grèce, Portugal et Slovaquie). Son volume sera augmenté par la **mise aux enchères de 2,5% supplémentaires du plafond**, dont 90% doivent être utilisés pour soutenir les investissements prioritaires.

Afin d'accélérer la décarbonation de l'économie tout en renforçant la compétitivité industrielle de l'Union, il est prévu de mettre à la disposition du **Fonds pour l'innovation** 20 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être allouée gratuitement et 5 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être mise aux enchères.

Le **champ d'application** du Fonds pour l'innovation est également étendu afin de soutenir l'innovation dans les technologies et procédés à émissions de carbone faibles ou nulles qui sont pertinents pour la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, y compris les modes de transport collectifs comme les transports publics et les services d'autocars. En outre, le Fonds servira à soutenir les investissements visant à décarboner le transport maritime.

Mesures en cas de fluctuations excessives des prix

Le mécanisme relatif aux fluctuations excessives des prix est renforcé, notamment en prévoyant un prélèvement automatique de quotas du marché de la réserve de stabilité du marché. Si le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents est plus de 2,4 fois supérieur au prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve de stabilité du marché.

Déchets

Au plus tard en juillet 2026, la Commission devra évaluer la possibilité d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, notamment en vue de leur inclusion à partir de 2028 et présenter un rapport à ce sujet. La Commission devra tenir compte, dans son rapport, du risque de détournement des déchets vers l'élimination par la mise en décharge dans l'Union et les exportations de déchets vers des pays tiers.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.6.2023.

TRANSPOSITION : 31.12.2023 au plus tard.

APPLICATION : à partir du 1.1.2024.

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

2021/0211A(COD) - 24/05/2022 - 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 Peter LIESE (PPE, DE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

La proposition vise à **réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE** (SEQE de l'UE), en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 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:

Accélérer la décarbonation de l'industrie grâce au SEQE

Les députés souhaitent augmenter sensiblement le niveau d'ambition par rapport à la proposition de la Commission.

La Commission européenne propose une réduction des émissions des secteurs actuels du SEQE de l'UE (ainsi qu'une extension de celui-ci au secteur maritime), de 61% à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Pour atteindre cet objectif, la Commission propose une accélération, à 4,2%, de la réduction annuelle des émissions à partir de l'année suivant l'entrée en vigueur de la directive modifiée. Les députés souhaitent que par la suite et **jusqu'à 2030, le facteur de réduction augmente chaque année de 0,1 point de pourcentage par rapport à l'année précédente.**

Incinération des déchets municipaux

Les députés proposent **qu'à partir du 1er janvier 2026**, les dispositions de la directive s'appliquent aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les installations d'incinération des déchets municipaux. À partir du 1er janvier 2026, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union serait augmentée pour tenir compte de l'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE.

Extension du SEQE au transport maritime

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliqueraient pour **100%** des émissions des navires effectuant des voyages intra-européens et s'appliqueraient pour **50%** des émissions des voyages extra-européens de et vers l'UE à partir de 2024 jusqu'à la fin de 2026. **À partir de 2027, les émissions de tous les voyages devraient être couvertes à 100%** avec des dérogations possibles pour les pays non membres de l'UE où la couverture pourrait être réduite à 50% sous certaines conditions. Les députés souhaitent également que les émissions de GES autres que le CO2 soient incluses, comme le méthane et les oxydes d'azote.

75 % des revenus générés par la mise aux enchères des quotas maritimes seraient versés dans un **fonds océanique** pour soutenir la transition vers un secteur maritime européen efficace sur le plan énergétique et résilient au changement climatique.

Système de bonus-malus

Pour encourager les plus performants et l'innovation, les députés veulent introduire un système de bonus-malus à partir de 2025 afin que les installations les plus efficaces d'un secteur obtiennent des **quotas gratuits supplémentaires**. Il conviendrait d'accorder une prime supplémentaire aux installations qui non seulement fonctionnent au niveau de référence mais affichent de meilleurs résultats que la moyenne des 10% les plus performants dans une classe de produits donnée. Les quotas gratuits **seraient réduits** (malus) si les entreprises ne fournissent pas de plans de décarbonation.

Suppression progressive des quotas à titre gratuit et disparition des quotas gratuits d'ici à 2030

Les quotas gratuits du SEQE devraient être progressivement supprimés à partir de 2025 et disparaître d'ici 2030, date à laquelle le Parlement souhaite que le mécanisme d'ajustement à la frontière pour le carbone (MACF) soit pleinement opérationnel. Les quotas gratuits devraient être réduits à 90% en 2025, 80% en 2026, 70% en 2027, 50% en 2028, 25% en 2029 et 0% en 2030.

Un nouveau SEQE II pour les bâtiments commerciaux et les transports

Un nouveau système d'échange de quotas d'émission distinct pour la distribution de carburants destinés aux transports routiers commerciaux et aux bâtiments sera mis en place le 1er janvier 2025.

Pour éviter que les citoyens n'aient à supporter des coûts énergétiques supplémentaires, **les bâtiments résidentiels et les transports routiers privés ne devraient pas être inclus dans le nouveau SEQE avant 2029** et seulement sous réserve d'une évaluation approfondie par la Commission, suivie d'une nouvelle proposition législative à approuver par le Conseil et le Parlement.

Les députés proposent également d'insérer un plafond de prix de 50 EUR de sorte que si le prix moyen des quotas dans le SEQE II dépasse ce plafond avant le 1er janvier 2030, 10 millions de quotas devraient être libérés de la réserve de stabilité du marché.

Les recettes de la mise aux enchères de **150 millions de quotas** dans le cadre du SEQE II seraient mises à la disposition du Fonds social pour le climat afin de relever les défis auxquels sont confrontées les familles à faibles revenus.

Utilisation des recettes du SEQE et soutien aux nouvelles technologies

Le rapport précise qu'une part bien définie des recettes de la mise aux enchères générées dans le cadre du SEQE réformé et étendu devrait être utilisée en tant que ressource propre pour financer le budget de l'Union en tant que recette générale. Les recettes générées par le SEQE de l'UE renforcé, que les États membres (à l'exception de la part attribuée au budget de l'Union), conservent, devraient être utilisées aux fins de la transition climatique.

Le champ d'application du **Fonds d'investissement climatique** serait étendu pour soutenir l'installation de technologies existantes dans des procédés industriels qui présentent un important potentiel d'économie de GES, mais qui ne sont pas prêts pour le marché, ainsi que l'innovation dans les technologies et procédés à faible intensité de carbone pertinents pour la consommation de combustibles dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, y compris les transports en commun. Le Fonds d'investissement climatique ne devrait pas soutenir les activités liées à l'énergie nucléaire.

Le soutien accordé au titre du **Fonds pour la modernisation** serait octroyé uniquement aux États membres qui ont adopté des objectifs juridiquement contraignants en vue d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que des mesures pour l'élimination progressive de tous les combustibles fossiles selon un calendrier bien défini. L'accès au Fonds pour la modernisation serait subordonné au respect de l'état de droit.